

№3 (957)
МАРТ 2011
WWW.ZR.RU
За рулем
ТЕСТ ЛЕТНИХ ШИН 14" ›132
ИЗОБРЕТАЕМ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ›152
СНИМАЕМ ВРЕДНЫЙ ЗНАК ›188
ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА
VOLKSWAGEN JETTA
AUDI A6 ›44
ВЫШЕ СРЕДНЕГО
RENAULT LATITUDE
SKODA SUPERB
›34
ПОЛИРУЕМ ФАРЫ ›128
МЧИМСЯ НА ПОЖАР ›214
КУПЕ HYUNDAI VELOSTER
И ДРУГИЕ ПРЕМЬЕРЫ ДЕТРОЙТА
›144
›72 О ЧЕМ ГОВОРЯТ МУЖЧИНЫ?
CITROEN C4 • FORD FOCUS • KIA CEE'D
ISSN 0321-4249
11003
9 770321 424007



Антон Чуйкин, главный редактор

ИДЕМ УЧИТЬСЯ

«Здравствуйте, меня зовут Сара, – высокая девушка лет двадцати пяти стояла у нашего «Шевроле-Вольт». – Я входила в группу конструкторов этой машины. Возможно, у вас есть вопросы?»

Ничего себе! Конечно, это Америка, удивляться тому, что дамы здесь работают адвокатами, инженерами, водителями, астронавтами и даже госсекретарями, вроде не приходится. Остается завидовать...

Только не подумайте, что я хитрым поворотом сейчас подойду к теме 8 Марта. Честно говоря, хотел о другом, а именно – об образовании. Конкретно – о высшем образовании. Они же там, в Штатах, все время учатся! А у нас? Меня очень беспокоит, что не только в общественной сфере, но и во властной среде присутствует мнение: мол, зачем нам столько людей с высшим образованием? Вон, специалистов среднего звена не хватает!

Может быть, и не хватает. Может быть, содержать много вузов – дорого. Может быть, не тех и не тому учат...

Только я еще не встречал человека с лишними знаниями. Не знаю ни одного примера, когда образование вредило. Намного лучше иметь на рабочей должности инженера, чем наоборот. Система образования, от дошкольного до высшего, наверное, нуждается в реформе – но не будем забывать, что она входила в число тех немногих достижений, за которыми в нашу страну ехали из-за рубежа, а потом ее плоды признавали в мире.

Учиться сложно и, как правило, дорого, но результат всегда окупает себя. Чем мы хуже американцев и англичан, к которым за знаниями ездит полглобуса?

Тем, у кого скоро выпускной, пожелаем дальнейшей учебы – и, если вы еще не выбрали вуз, определяйтесь быстрее. Вопрос последующего трудоустройства непременно решится – вот, например, у нас есть вакансия в отделе техники...

P.S. *А вас, милые дамы, с 8 Марта!*


т852ео 197



*Грузовик.

250

228

256

260



ПЕГАСЫ РАЗЛЕТЕЛИСЬ

В семнадцатый раз Золотые Пегасы ушли к самым достойным новинкам российского рынка. С торжественной церемонии Гран-при «За рулем»-2011 репортаж ведут Сергей Баландюк и Владимир Соловьев. Фото Александра Батыру, Георгия Садкова и Константина Якубова.



До сих пор Золотые Пегасы, олицетворяющие одну из самых престижных премий российского автомобильного рынка, паслись у одного хозяина – журнала «За рулем». Но на сей раз крылатым коням было раздолье: в процессе выбора лучших автомобилей участвовали также читатели журнала «Купи авто», газеты «За рулем – Регион» и посетители сайта Зарулем.рф – эти СМИ объединены в издательском доме «За рулем». 41 289 человек прислали нам анкеты, распределив голоса между моделями-претендентами, а также рассказали о себе и своих автомобильных пристрастиях. Но давайте вернемся к торжественной церемонии – кульминационному пункту нашего престижного конкурса.

МАЛЫЙ КЛАСС:

1. VW Polo Sedan
2. Citroen C3
3. Renault Sandero
4. Chevrolet Spark

ВСЕДОРОЖНИКИ:

1. VW Touareg
2. Toyota Land Cruiser Prado
3. Nissan Patrol
4. Jeep Grand Cherokee
5. KIA Mohave

Помимо победителей, планами на будущее с нами поделились и представители компаний, которые в этом году остались без Золотых Пегасов.



Франсуа Гупиль де Буйе, генеральный директор «Ниссан Мотор Рус»:
– Наша главная задача – увеличить продажи. Надеюсь, нам в этом поможет модель «Джук», которую мы запускаем в мае. Это реальный претендент на Гран-при будущего года. Машина инновационная; по сути, она представляет новый сегмент. Кроссовер «Джук» призван сделать в классе B то, что совершил «Кашкай» в классе C. А в России кроссоверы в моде, так что мы надеемся продать 15 000 автомобилей «Джук».



Франсуа Прово, заместитель генерального директора «Рено» в России:
– Планируем в этом году запустить производство моделей «Флюэнс» и «Меган» на заводе в Москве. В конце года к ним прибавится «Дастер», который как нельзя лучше подходит для российского рынка. Надеемся, что эти модели помогут нам не только завоевать симпатии россиян, но и поднять долю рынка «Рено» до 8%. Ну а «Дастер» будет отстаивать наши интересы в Гран-при.

Франк Виттеманн,
глава марки «Фольксваген» в России:

– Большое спасибо читателям. Получить столь престижную награду весьма важно для нас, ведь она присуждается многочисленной аудиторией ваших изданий. Весьма интересно было узнать, о чем думают российские автомобилисты, по каким критериям «Туарег» оказался сильнее конкурентов и, в частности, почему опередил «Тойоту». Впечатляет отрыв «Поло Седана» от преследователей. Выбор «За рулем» подтверждает правильность курса концерна в пользу моделей, собираемых в России: и «Туарег», и «Поло Седан» производятся в Калуге. Очень приятно и то, что «Фольксваген» победил во всех классах, в которых участвовал. В 2011 году выведем на российский рынок новый «Пассат» – это наш претендент на победу в зарулевском Гран-при будущего года.

Елена Смирнова,
глава марки «Ауди» в России:

– Мне очень приятно быть гостем столь яркой и запоминающейся церемонии. Особенно важно, что победителей в номинациях определяют читатели, а значит, наши потенциальные покупатели – самые строгие и объективные критики. Автомобили «Ауди» уже удостаивались Гран-при, но сегодня у фирмы их сразу три, да еще в таких важных классах! «Ауди-А8» – флагман модельного ряда компании. А1, несмотря на скромные размеры, обладает всем тем, что отличает настоящий «Ауди». И «Ауди-А7» – модель, идеологами которой стали не инженеры с маркетологами, а все-таки дизайнеры. Мы очень гордимся этими наградами. Благодарим читательскую аудиторию «За рулем», а также редакцию журнала, которая на протяжении уже стольких лет радует нас высокопрофессиональными публикациями, дает нам материал для анализа. Спасибо огромное! В Гран-при будущего года примет участие новый «Ауди-А6». Он воплощает в себе лучшие достижения немецких инженеров. За ним на российский рынок пожалует «Ауди-Q5» с гибридной силовой установкой.



Юлия Мальина, менеджер по связям с общественностью «Ягуар – Ленд-Ровер Россия»:
– В следующем году компания «Ягуар – Ленд-Ровер» порадует россиян спортивным вседорожным купе «Рейндж-Ровер Эвок» в трех- и пятидверном кузовах. Мы делаем ставку на этот яркий и интересный автомобиль, на который уже начинаем принимать заказы. Он достойно представит марку и в конкурсе «За рулем». Еще мы порадуем клиентов тем, что каждая из продающихся в России моделей получит самовыражение в виде ограниченных серий. Это коснется «Дискавери», «Фрилендера» и «Дефендера». Интересные модификации появятся и в линейке автомобилей «Ягуар».

МАЛЫЙ ПРЕМИУМ:

1. Audi A1
2. Citroen DS3
3. Peugeot RCZ

БИЗНЕС-КЛАСС:

1. Audi A7 Sportback
2. BMW 5 Series
3. Lexus ES 350
4. Infiniti M
5. Renault Latitude
6. SAAB 9-5

ЛЮКС-КЛАСС:

1. Audi A8
2. Jaguar XJ
3. Hyundai Equus

КОМПАКТ-КЛАСС:

1. Opel Astra
2. Renault Fluence
3. FIAT Linea



Анна Костюхина, менеджер по внешним связям «Хёндай»:
– Наша компания запустила в Санкт-Петербурге автозавод полного цикла, с его конвейера уже сошли первые автомобили «Хёндай-Солярис». Три из них стали призами для читателей журнала, выступавших в роли арбитров Гран-при «За рулем». Сама модель «Солярис» в конкурсе не участвовала, поскольку в прошлом году ее еще не было на рынке. Но «Солярис» обязательно примет участие в Гран-при-2012.



Лилия Мокроусова, менеджер по связям с общественностью «Ситроен Россия»:
– Главный претендент от марки «Ситроен» на Золотой Пегас – новый С4, продажи которого начнутся в России в этом году. Его предшественник был самым продаваемым «Ситроеном» на российском рынке. Участники нынешнего конкурса С3 и DS3, по оценке читателей, оказались вторыми в своих классах. Но вот стартует чемпионат мира по ралли – и наш пилот Себастьен Лоэб попытается убедительно доказать, что спортивный DS3 может быть только первым.

Ив Ле Форсонне,
управляющий директор марок «Опель» и «Кадиллак» в России:
– В прошлом году новая «Астра» не раз была удостоена наград, в том числе в России. А теперь мы особенно горды честью получить премию «За рулем»! Большое спасибо вашим читателям! От «Опеля» и «Кадиллака» всегда стоит ждать сюрпризов. В этом году россияне увидят минивэн «Мерива», очередные модификации «Инсигнии», новую «Корсу» и обновленную «Антару». Хотелось бы, чтобы все они производились в России – тогда их цена на рынке окажется более выигрышной. Сейчас перед автопроизводителями стоит непростой выбор: создавать крупное производство в России и набирать силу либо оставаться мелким импортером, платя 30-процентные пошлины.

Дэвид Томас,
генеральный директор «Вольво Кар Россия»:

– Я сердечно благодарю «За рулем» за этот фантастический приз! Последний раз мы получали Золотой Пегас за «Вольво-S80». S60 – это модель, которую давно ждали в России: ее прошлое поколение снискало большую популярность. В нашей новинке реализовано множество новаторских решений в области безопасности, в частности, лазерное автоматическое торможение. Читатели «За рулем» сделали хороший выбор! Благодарю от всего сердца! Какая новая модель претендует на Гран-при будущего года? Сюрприз будет, подождите немного.



Екатерина Комарова, координатор по связям с общественностью «Форд Россия»:
– В конкурсе «За рулем» наш «Форд-Гранд С-МАХ» едва не одержал победу над «Маздой-5» в классе компактвэнов, первенствовав в категориях «Практичность», «Цена/качество» и «Комфорт». На следующий год в борьбу за Золотой Пегас вступит новый «Форд-Фокус», производство которого начнется на заводе во Всеволожске.



Петр Созинов, директор по маркетингу «Субару Мотор Рус»:
– Мы активно готовимся к Гран-при-2012. Нашу участницу, новую «Импрезу», покажут на нью-йоркском автосалоне в апреле, а в Европу и к нам она придет, к сожалению, только осенью. Зато мы обещаем классный дизайн и вкусные цены. В качестве конкурентов видим весь С-сегмент, ведь далеко не у многих его представителей есть полный привод.

СРЕДНИЙ КЛАСС:

1. Volvo S60
2. Hyundai Sonata
3. Suzuki Kizashi

КОМПАКТВЭНЫ:

1. Mazda 5
2. Ford Grand C-MAX
3. Peugeot 3008
4. Renault Scenic

Томас Роте, технический директор «Мазда Мотор Европа»:

– Я хотел бы искренне поблагодарить читателей «За рулем», который отдали голоса за наш автомобиль. И от имени европейского офиса компании благодарю за признание наших успехов!



Татьяна Русакова, менеджер по связям с общественностью «Тойота Мотор Россия»:

– Очень рады, что наши модели попали в число лучших новинок ушедшего года – участников Гран-при-2011. На следующий год готовим «Тойоту-Хайлендер». Делаем на нее большую ставку – не случайно мировая премьера этой модели прошла именно в Москве. Машина вот-вот появится у дилеров и попадет к первым владельцам. Рассчитываем, что ее выход существенно повысит наши шансы на победу в классе кроссоверов. До встречи на подиуме Гран-при-2012!

КРОССОВЕРЫ:

1. BMW X3
2. Hyundai ix35
3. Mitsubishi ASX
4. KIA Sportage
5. MINI Countryman



Андрей Родионов, PR-директор «Мерседес-Бенц Россия»:
– После тройной победы на Гран-при-2010 мы взяли передышку для того, чтобы выстрелить сразу тремя новинками на Гран-при-2012. Это родстер SLK, седан CLS, а также обновленный С-класс – именно на него делаем особую ставку. В новой модели учтены многие пожелания владельцев премиальных компактных седанов, а также реализованы технические средства, ранее не доступные на моделях данного класса. Это надежная и предсказуемая машина, притом очень легкая, отзывчивая и дружелюбная в общении, ей можно довериться.



В числе гостей присутствовал генеральный директор «Континенталь Тайрс Рус» Ярон Видмайер.

Штефан Тойхерт,
директор по продажам «БМВ Груп Россия»:

– Благодарю вас за эту премию! Журнал «За рулем» – один из самых авторитетных в России. И я очень рад, что первую российскую награду БМВ-Х3 получает именно от «За рулем». Это новое поколение модели – самое молодое в семье кроссоверов БМВ. В нем реализованы самые свежие разработки концерна. Все поклонники марки обязательно оценят высокие ездовые качества Х3. В этом году мы продолжим радовать новыми моделями. Надеемся, в следующем Гран-при «За рулем» успеха добьется новое М-купе 1-й серии. Еще раз огромное спасибо за то, что год начинается с такой почетной премии.

ВСЕДОРОЖНИКИ ПРЕМИУМ:

1. Porsche Cayenne
2. Lexus GX 460
3. Infiniti QX56
4. Cadillac SRX



Максим Полозков, PR-менеджер «Хонда Мотор Рус»:
– Автомобили нашей марки пользуются устойчивой поддержкой читателей «За рулем». Мы дважды завоевывали Гран-при. В качестве номинанта Гран-при-2012 назову новую модель «Кросстур», которая выйдет в этом году. Это необычный автомобиль, ему сложно подобрать конкурентов. Его суть – сочетание комфорта и внешности бизнес-седана с возможностями кроссовера. Из сильных сторон отмечу полный привод и большой дорожный просвет на уровне серьезных вседорожников. С этими мощными аргументами мы рассчитываем на теплый отклик со стороны российских автолюбителей.



Церемонию Гран-при «За рулем» также посетил генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса в России Франк Шауфф.

Оксана Хартонюк,
директор PR-департамента «Порше Руссланд»:

– Спасибо огромное! Очень волнующе и чрезвычайно приятно! Это исторический момент: впервые наша компания получает такой прекрасный приз. Спасибо читателям «За рулем» и редакции журнала! К сожалению, я не могу говорить о будущих премьерах, но «Порше» готовит ряд новинок по части спортивных автомобилей. Читайте журнал «За рулем», следите за порталом «За рулем-онлайн» – и вы узнаете о них первыми!



ФЛАГМАНСКИЙ «ФЕРРАРИ»

В Женеве публика увидит совершенно новый «Феррари-FF». Буквы означают Ferrari Four, то есть на четверых. Да еще и с полным приводом – впервые в истории марки.

С предшественником, «Феррари-612 Скальетти», этот имеет мало общего, разве что коня на радиаторе. Новинка если и не полноценный универсал, то самый настоящий хэтчбек с огромным по меркам фирмы багажником, способным вместить чуть не кубометр поклажи. Дверей две, зато все четыре места полноценные, никаких 2 + 2.

Двигатель V12, напротив, не стал практичнее: 660 «лошадей», позволяющих уложить стрелку спидометра за 300-километровую отметку, – это, сами понимаете, не на каждый день. Впрочем, «старт-стоп» и сравнительно небольшая масса позволили изготовителю обещать весьма умеренный расход топлива: около 15 л/100 км. Надо полагать, такой показатель более-менее достижим именно при движении от светофора к светофору. Если же притопить до 8000 об/мин, соответствующих максимальной мощности 660 л.с., то счет пойдет на десятки литров.

Впервые использованный фирмой полный привод 4RM, как утверждают, вдвое легче аналогов и работает в полную силу благодаря почти идеальной развесовке автомобиля (на заднюю ось приходится 53% нагрузки). Устойчивость на дороге обеспечивают система стабилизации и подвеска с адаптивными амортизаторами SCM3 на основе магнитореологической жидкости.

На вопросы о дате начала продаж и цене суперкара журналисты пока не получили внятного ответа, но, по оценкам зарубежных изданий, за ориентир стоит взять 300 000 евро.

Ferrari FF

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 12 цилиндров, 48 клапанов, рабочий объем – 6262 см^3; мощность – 485 кВт (660 л.с.) при 8000 об/мин; максимальный крутящий момент – 683 Н·м при 6000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач с двойным сцеплением.

КУЗОВ: 4-местный 2-дверный; габариты (длина×ширина×высота) – 4907×1953×1379 мм; объем багажника – 450/800 л; снаряженная масса – 1800 кг.

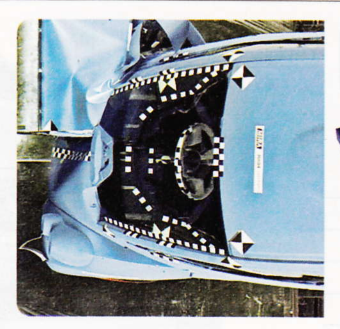
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 335 км/ч; разгон до 100 км/ч – 3,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 15,4 л/100 км.





ИДЕЯ НЕ ПОДВЕЛА

Полным успехом завершился крэш-тест городского микроэлектромобиля «Т.27 Электрик Сити Кар», разработанного фирмой «Гордон Мюррей дизайн» по новой технологии iStream, получившей в 2008 году премию Idea of the Year. Суть новшества в адаптации для серийных авто монококов, подобных тем, что используются в Формуле-1. Переход на них, как оказалось, не только сокращает необходимые сборочные площади на 20%, но и впятеро (!) снижает объем инвестиций в организацию производства.



БАТАРЕЕЙ О БАРЬЕР



В Детройте электромобиль «Вольво-С30 Электрик» представили... в разбитом виде. Это результат первого крэш-теста (фронтальный удар на скорости 64 км/ч с 40-процентным перекрытием) для машин с электроприводом. Тест убедительно доказал: батареи и кабели менять не придется. Они уцелели, так что ни короткого замыкания, ни пожара опасаться будущим владельцам электроавто не стоит. Датчик эйрбегов обесточил бортовую сеть, а измененная силовая структура передка поглотила энергию в строгом соответствии с расчетами.

СНОВА ЛИТР

В Катаре прошла мировая премьера очередной версии концептуального «литрового» автомобиля – теперь он называется «Фольксваген-XL1». Его гибридный силовой агрегат, состоящий из 2-цилиндрового дизеля мощностью 48 л.с. и электромотора в 27 л.с. вместе с 7-ступенчатой коробкой передач DSG, позволил добиться расхода всего в 0,9 л/100 км. (Машина может пройти 35 км и вовсе без топлива!) Впервые подобная концепция была продемонстрирована «Фольксвагеном» еще в 2002 году. Но последнюю разработку объединяет с предшественником только легкий углепластиковый кузов с доведенной до совершенства аэродинамикой (C_x = 0,186). Даже седоки (два человека) теперь располагаются не друг за другом, а как в обычной машине. И еще появились двери-крылья для более удобной посадки-высадки.



«МАЗДА» В ПРЕДДВЕРИИ ДЕБЮТА

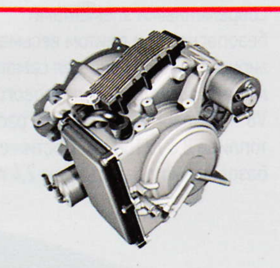


Еще до официальной премьеры в Женеве «Мазда» опубликовала фото концептуального кроссовера «Минаги», созданного по технологиям Skyactiv в сочетании с эмоциональным дизайном Kodo («дух движения»). Что ж, машина и впрямь стремительная, а что касается технологий, то они позволяют существенно уменьшить массу авто при сохранении всех необходимых нынче систем безопасности. Кроме того, «Минаги» ясно дает понять, как будет выглядеть модель CX-5, чей дебют намечен на осень.

КОРОТКО

2010 год вновь стал для нас победным: «За рулем» – лидер продаж на рынке печатных СМИ, что и подтвердила Ассоциация распространителей печатной продукции (АРПП) своим дипломом и памятной медалью.

10500 автомобилей «Лада-Калина», «Приора», «Самара», «Нива», а также классического семейства проверяют на предмет замены дефектных пружинных шайб в двигателях. К счастью, покупателям (их известят отдельными письмами) успели передать всего несколько десятков таких машин, на остальных шайбы заменят прямо в дилерских центрах в ходе предпродажной подготовки.



9 ступеней насчитывается в новой автоматической коробке передач ZF, предназначенной для автомобилей с поперечным расположением двигателя. Разработчики обещают очередной шаг на пути экономии топлива, чему поможет быстродействующая блокировка гидротрансформатора. Остается надеяться, что до 9-ступенчатой механики дело все же не дойдет...

60 млн. электроскутеров уже бегают по дорогам КНР, и каждый год к ним добавляется еще 20 млн. Так что именно Китай сейчас лидирует на пути всеобщей электромобилизации. Пусть у нее пока всего два колеса, но накапливается бесценный опыт создания и производства батарей и инфраструктуры для их зарядки.

ОЧЕРЕДНОЙ «ГРАНД»



В Сеуле презентовали следующее поколение «Хёндай-Грандер», седана бизнес-класса, занимающего на родине первое место по продажам среди одноклассников.

Этот автомобиль слабо известен за пределами Корейского полуострова. Большой переднеприводный седан «Хёндай» всегда был нацелен прежде всего на местный рынок. Даже в новом поколении доля экспорта составит не более пятой части первоначального объема выпуска в 100 тысяч машин.

Итак, позади три с половиной года разработок и тестов, на которые израсходовано 450 млрд. вон. В итоге получился автомобиль с изысканными, по местным представлениям, экстерьером и интерьером, начиненный самыми современными элементами безопасности и притом весьма экономичный. Даже для самого мощного мотора – 3-литрового V6 – декларируют средний расход топлива 8,6 л/100 км. Достижение базового мотора объемом 2,4 л (201 л.с.) еще лучше: 7,8 л на сотню. Оба мотора состыковывают только с шестиступенчатым автоматом.

Большой седан означает «всё для пассажиров». На первом месте, конечно, комфорт и безопасность. Простора в почти пятиметровом автомобиле добились, увеличив немаленькую колесную базу еще на 65 мм. За безопасность же отвечают сразу две системы стабилизации – здесь они названы VDC (Vehicle Dynamic Control) и VSM (Vehicle Stability Management), – а потом, если не помогло, девять эйрбегов, включая наколенную подушку водителя.



Разумеется, это далеко не вся бортовая электроника. Предусмотрены также интеллектуальный полуавтоматический парктроник, «электронный» стояночный тормоз, адаптивный круиз-контроль, выдерживающий безопасную дистанцию, интерфейс для общения с авто через смартфон. А кожа по кругу, подогрев всех сидений, панорамный люк – это для «Грандера» сущие мелочи...



Hyundai Grandeur*

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 6/24/3 л; мощность – 199 кВт (270 л.с.); максимальный крутящий момент – 310 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2845 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4910×1860×1470 мм.

РАСХОД ТОПЛИВА: в смешанном европейском цикле – 8,6 л/100 км.

Данные предварительные.

БЕНЗИНОВЫЕ СЛЕЗЫ

Цены на моторное топливо растут бешеными темпами. За прошлый год, с января 2010-го по январь 2011-го, средняя цена А92 выросла на 11%, А95 – на 10%. А дизельное топливо подорожало аж на 34%! Эксперты считают, что причина в налоговой политике государства и высоких мировых ценах на нефть. Напомним, в конце прошлого года оптовики в ожидании повышения акцизов начали запасаться бензином – и цены тут же поползли вверх. При том что покупалось топливо еще по старым прейскурантам! Акцизы ввели с нынешнего января, возросла общая налоговая нагрузка на поставщиков, и теперь цены еще вырастут. Нынешней весной, по прогнозам ведущих аналитиков, литр А92 будет стоить больше 28 рублей, средняя цена А95 перешагнет психологический рубеж в 30 рублей.

С дизтопливом еще хуже: половину его мы экспортируем, а за рубежом из-за холодной, снежной зимы рос спрос, а с ним и цены. Поэтому на российском рынке возник дефицит солярки. Это потянуло за собой удорожание дизтоплива, и прогнозы тут скверные: его цена может вплотную приблизиться к стоимости А95.



ЭЛЕКТРИЧЕСТВО БЕЗ ЛИМИТОВ

Теперь, кроме родстера, «Тесла моторс» предлагает «Модель S», рассчитанную на семерых (!) пассажиров.

Здесь, конечно, некоторое лукавство: речь идет о двух дополнительных детских сиденьях, установленных против хода... в багажнике. Еще один багажник – на месте привычного моторного отсека, так как ходовой электромотор интегрирован в заднюю ось. В итоге общий объем грузовых отделений превысил их вместимость в «пятерке» БМВ.

Что касается запаса энергии, он хранится в особо плоской батарее, размещенной под полом салона. Такая компоновка позволила, помимо прочего, заметно понизить центр тяжести, что весьма повысило устойчивость. Немаловажно для машины, достигающей 195 км/ч и разгоняющейся до сотни за 5,6 с. Но главная сенсация – запас хода, который, в зависимости от комплектации, составляет 260, 370 или даже 480 км! Причем перезаряд займет не часы, а всего лишь 45 минут.

Немало интересного можно обнаружить и в той электронике, что обслуживает не мотор, а водителя и пассажиров. Центральный тач-скрин с 3D-графикой вырос до небывалых в автомобиле 17 дюймов по диагонали! Второй монитор, тоже немаленький – 12,3-дюймовый, заменил комбинацию приборов. Управляет всем этим хозяйством процессор NVIDIA Tegra, более привычный в мощных ноутбуках, нежели в автомобилях.

Что касается безопасности, то разработчики рассчитывают получить пять звезд в рейтинге NHTSA. В продажу электроседан, собранный в Калифорнии, поступит в 2012 году.



РОКОВЫЙ ТЮНИНГ

С 15 по 17 апреля в «Крокус Экспо» (третий павильон, зал 14) пройдет 3-я международная выставка «Московское Тюнинг Шоу». Посетителей ждет каскад ярких новинок из мира автомобилей, автоаксессуаров, комплектующих – и, пожалуй, наиболее интересный раздел, посвященный автомобильному спорту.

Одновременно с выставкой пройдет рок-фестиваль, организованный журналом Classic Rock, а перед главным входом в павильон всех удивит NASCAR-такси с пилотом Катей Карениной – одной из основательниц ночных гонок в России, телерадиоведущей и актрисой.



КОРОТКО

Президент РФ назначил руководителем столичных госавтоинспекторов полковника милиции Александра Владимировича Ильина. И тем самым завершил период безвластия в УГИБДД Москвы: генерал-майор С. Казанцев уже в августе передал полномочия своему заместителю в статусе и.о. Новый начальник 14 лет руководил ГИБДД Ярославской области.



Мелкие сколы и царапины лакокрасочного покрытия теперь можно практически незаметно маскировать (и защищать!) с помощью пленки Toyota stickerfix. Пластырь выпускают в виде листа формата А5, разделенного на 33 заплатки разных форм и размеров.

В Санкт-Петербурге запущено производство «Ниссана-Мурано» – на заводе ввели третью смену, где будет занято дополнительно 500 рабочих. Это уже третья ниссановская модель с российской пропиской: у нас собирают также «Теану» и «Х-Трейл».



Новая противоугонная система Scher-Khan UNIVERSE с модулями NV08C, разработанными КБ «Навис», способна работать с сигналами от спутников не только GPS, но и ГЛОНАСС. А когда будут запущены европейская и китайская системы навигации Galileo и Compass, их спутники также будут задействованы в поиске автомобилей.

ПИКАНТНАЯ ПРЕМЬЕРА

Посетители автосалона в Женеве первыми встретятся с новым «КИА-Пиканто». А уже в середине года он появится на улицах.

Пока мы можем сообщить лишь те скупые данные, которые фирма рассекретила в преддверии премьеры.

Итак, новый «Пиканто» впервые появится не только в пяти-, но и в трехдверном кузове. По сравнению с предшественником машинка, как водится, подросла в длину и прибавила в колесной базе. Это сделало ее более комфортной, да и багажа теперь влезет на 27% больше.

Под капотом все тоже серьезно обновилось. Два новых мотора семейства «Каппа» рабочим объемом 1,0 и 1,2 л развивают соответственно 69 и 85 л.с. Третий двигатель (литрового объема) изначально рассчитан на работу хоть на бензине, хоть на сжиженном газе и скрывает в себе солидные 82 «лошадки». Крутящие моменты двигателей лежат в пределах между 94 и 121 Н·м. Производитель особо подчеркивает экономичность «пикантного» малыша: он должен довольствоваться всего 4,2 л/100 км, что немаловажно в эпоху, когда бензин непрерывно дорожает.

Для самого маленького КИА в качестве стандартной предусмотрена 5-ступенчатая механическая коробка передач, но с 1,2-литровым мотором можно будет заказать и 4-ступенчатый автомат.

Необычно щедро снабдили автомобильчик эйрбегами. Два спереди, два по бокам, две занавески (работают для переднего и заднего рядов!) плюс подушка для защиты коленей водителя.

«МИР АВТОМОБИЛЯ» В ПИТЕРЕ

Так называется 20-я международная выставка, которая пройдет с 6 по 10 апреля в Северной столице, – Санкт-Петербург уже стал де-факто автомобильной столицей России. На стендах предстанут новинки как в легковом, так и в грузовом сегменте, запчасти, комплектующие и аксессуары. В рамках выставки пройдет 4-й международный форум «Транспортная безопасность России».



НЕМЕЦКИЙ РАСЧЕТ, ИТАЛЬЯНСКИЙ ДИЗАЙН

На российском рынке появились шины марки «Виатти». Модельный ряд представлен тремя линейками покрышек для работы в разных условиях. «Брина» – типичная зимняя шина, для лета предназначена «Страда асимметрико», которая, как и ее зимняя коллега, выпускается в типоразмерах 195/65R15 и 205/55R16. Модель «Боско А/Т» размеров 215/65R16 и 245/70R16 подготовлена для кроссоверов и легких вседорожников.



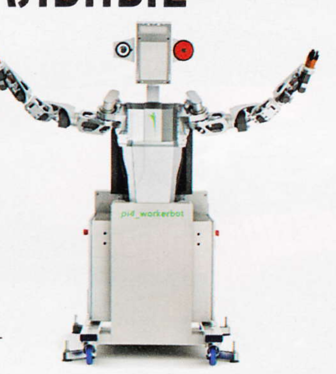


ЛОНДОНСКОЕ ТАКСИ СТАНЕТ НЕМЕЦКИМ?

«Фольксваген» представил свое видение лондонского такси на презентации в британской столице. Место рядом с водителем в нем по традиции зарезервировано для багажа, а пассажирам отведен широкий удобный диван сзади. Машина на электротяге компактная (ее длина всего 3,73 м), но тяжелая – из-за тяговой батареи масса 1500 кг. Зато никаких выхлопов и пробег без подзарядки до 300 км. Лишь одно смущает: почему руль слева? Все же для Англии старались...



НЕЖНЫЕ СТАЛЬНЫЕ ПАЛЬЦЫ



Такие человекообразные роботы вскоре появятся на сборочных производствах. «Воркербот» (так назвали свое детище берлинские разработчики) обладает осязанием, координирует движения обеих рук и может взять ими хоть яйцо, хоть тяжелую шестерню, причем из беспорядочно наваленных в ящике. Мало того, трудяга способен визуально оценить качество детали и ее покрытия. И все это без отдыха на протяжении 24 часов в сутки. Если заданная операция проходит успешно, робот... улыбается, что-то не так – хмурится. А тоскливое выражение «лица» означает, что процесс можно ускорить.

КОНТРОЛЬНЫЙ ЗВОНОК



В электромобиле «Ниссан-Лиф», который уже продается в Японии, США и некоторых европейских странах, телематическая система CARWINGS позволяет прямо на экране смартфона или на мониторе компьютера увидеть состояние зарядки аккумуляторов (насколько это важно для электромобиля, вряд ли стоит пояснять). Более того, можно сделать не только контрольный, но и командный «звонок» и запрограмировать зарядку на ночное время с дешевым тарифом. А к утру прогреть или остудить салон – в зависимости от времени года.



НЕ ПУТАЙТЕ!

На автосалоне в Таиланде «Хонда» показала хэтчбек «Брио», который вскоре выйдет на рынки этой страны и Индии. Длина новинки 3610 мм, а мотор, информация о котором пока не опубликована, расходует всего 5 л/100 км. В Таиланде «Брио» будут продавать по цене 400 000 бат (около 13 000 долларов). Изучается целесообразность поставок машинки в другие страны, возможно, и в Россию, но решение пока не принято. Как ни удивительно, японцы использовали уже «занятое» китайским автопроизводителем «Хафей» имя, так что – не путайте!

ОДНОЙ МОДЕЛЬЮ БОЛЬШЕ



На владивостокском заводе «Соллерс» в конце января приступили к выпуску кроссовера «СанЙонг-Нью Актион». Специально под него смонтирована отдельная технологическая цепочка. Здесь планируют увеличить объем производства в 2011 году до 25 000 автомобилей, причем выпуск новинки составит не менее 10 000 экземпляров. В России «Нью Актион» будет доступен с двумя версиями дизельного двигателя: мощностью 149 и 175 л.с.; цена кроссовера – от 799 000 до 1 199 000 рублей.

СВЕТЛО КАК ДНЕМ

Семикилометровый участок голландской автомагистрали A44 оснастили новейшими светодиодными светильниками SpeedStar. Интересно, что яркость освещения автоматически регулируется в зависимости от плотности движения. Оборудование производства местной фирмы Philips даст годовую экономию электроэнергии 180 000 кВт·ч, а длительный срок службы светодиодов позволит гораздо реже заменять светильники. На снимке читателям предоставляется редкая возможность сравнить освещенность левой (с традиционными натриевыми лампами) и правой полос. Со временем в Голландии заменят все дорожные фонари.





ШИРОТА И ДОЛГОТА

«Латитюд» в переводе – географическая широта. Что хотели сказать этим названием маркетологи «Рено»: описать одним словом широкие возможности автомобиля или намекнуть на его интернациональный характер? Разобраться с этим вопросом, взяв для сравнения схожую по концепции «Шкоду-Суперб», решил **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

Первое впечатление, как известно, часто обманчиво. Иной грозный вседорожник пасует перед невинным препятствием, а спорт-купе разгоняется и управляется ничуть не веселее бюджетного хэтчбека. А вот эти седаны в целом гармоничны: именно таковы, какими кажутся на первый взгляд. По крайней мере, в главном...

СИСТЕМА КООРДИНАТ

Просторные, богато отделанные седаны – эта парочка не из тех машин, что покупают на последние деньги или в кредит. Это уже товар из разряда «могу себе позволить». Такие авто выбирают особенно тщательно, учитывая все нюансы. Попробуем в этом помочь.

Ярким и эффектным «Рено-Латитюд» я не назову. Но в элегантности ему не откажешь, есть в нем нечто по-французски изящное, несмотря на корейские, самсунговские корни. «Шкода-Суперб», особенно в черном, гораздо строже и вместе с тем тяжеловеснее. Чего ожидать от салона? Примерно того же.

Интерьер «Рено» нарядней и ярче. Прямых линий его дизайнер не любит – дело вкуса. Эргономические



решения в управлении второстепенными функциями порой озадачивают. Включить подогрев сидений можно только на ощупь, протиснув руку между креслом и дверью. Где-то там внизу должно быть нужное колесико… Вот оно! Но теплее не стало, зато в поясницу застучал массажер – нечастый помощник в машинах подобного класса. Выключить его удалось тоже



Renault Lalitude

Седан дебютировал осенью 2010 года в Москве. В Южной Корее продается как «Самсунг-SM5».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2 и 2,5 л (139 и 177 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: вариатор (с мотором 2 л), 6-ступенчатый автомат (с мотором 2,5 л).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamique, Dynamique Confort (с мотором 2 л), Privilege.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 835 000–1 165 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2 л, 139 л.с., вариатор, комплектация Privilege, 1 045 000 руб.



Skoda Superb

Автомобиль второго поколения дебютировал весной 2008 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 1,8 л (152 л.с.); дизельный, 2 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, 7-ступенчатая роботизированная DSG (для дизеля только последняя).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Ambition, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 899 000–1 154 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 152 л.с., семиступенчатая DSG, комплектация Elegance, 1 463 800 руб.

не сразу. Вы думаете, для этого достаточно повернуть упомянутое колесико до упора? Я тоже надеялся, но оказалось, положение «выключено» – посередине. Ну а теперь, уже имея ориентиры, попробую нащупать выключатель обогрева. Есть! Но почему не поставить его поближе к блоку управления климатом или, по крайней мере, хоть куда-то, где его можно увидеть? На «Шкоде» же все получилось.

Интерьер «Суперба» строже, логичнее, но скучнее. Никакой пестроты и эстетских изгибов. Черный салон разбавлен лишь вставками темного дерева, отдельными тонкими хромированными штрихами да огромной эмблемой на руле, напоминающей: при всем, что есть общего, это все-таки не «Фольксваген».

У «чеха» всё на своих местах. Например, круиз-контроль включается привычно: рычажком под рулем, а не кнопкой возле рычага коробки передач, как в «Латитюде». Но по сложности настройки магнитол эти седаны очень близки.

Спереди «Рено» чуть просторней, чем «Шкода». Однако посадку из-за недостатка регулировок не назовешь идеальной – опять корейское наследие? Диапазоны регулировок сиденья и руля в «Шкоде» шире. Зато кресло «Латитюда» оказалось не по-французски жестким. Это вовсе не плохо. Ему бы еще оптимальную форму. Подушка еще куда ни шло, хотя могла быть и подлиннее, а вот спинка совсем никакая.

Не менее жесткие кресла «Шкоды» радуют оптимальным профилем, поэтому оценивать их... забываешь, как забываешь об удобной и привычной одежде.

Но самый разительный контраст – в посадке на заднем диване. Ну как автомобили, столь близкие по длине и базе, можно наделить столь разными салонами! В общем-то, я не назову «Рено» очень тесным, не будь рядом феноменально просторного «Суперба»!

В «Латитюде» с двумя люками в крыше потолок и спереди низковат. Ну а во втором ряду даже пассажир среднего роста, сидящий словно на подиуме и потому взирающий на мир в ветровом стекле свысока, почти достает потолок затылком. При этом его колени оказываются впритык к переднему креслу, даже когда оно не до конца отодвинуто, а ступням совсем тесно.

Для «Шкоды» хочется нанять водителя. Уж больно вольготно, по-барски можно развалиться сзади. Вот это «долгота»! Нигде не жмет! Длиннющая дверь обеспечивает отменный вход-выход, потолок – высоко. Вот как сказался консервативный чешский дизайн в противовес фантазиям «Рено» с ниспадающей крышей.

Багажник «Латитюда» не маленький, но неудобной формы: оптимально уложить прямоугольные предметы сложно – остается множество незаполненных ниш. В «Шкоде» он не только вместительней, но и рациональней,



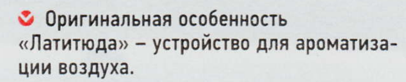

Superb
TSI
Х386ЕС 197 RUS
SkodaAuto Team

RENAULT LALITUDE



В передней части салон «Рено-Латитюд» просторен. Радует оформление: свежо и нарядно.

Приборы с четким рисунком. Спидометр смело расписали аж до 270 (!) км/ч.



Оригинальная особенность «Латитюда» – устройство для ароматизации воздуха.







Навигацией управляют джойстиком и кнопками на тоннеле.

Колесико встроенного массажера расположено на боковине водительского кресла.





Традиционный для «французов» пульт управления магнитолой расположен под рулем.



а погрузку больших вещей значительно облегчает необычная крышка багажника, которая при необходимости превращает седан в хэтчбек. В общем, для семейных нужд «Шкода» также заметно привлекательней.

ПРОФИЛЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

В движении образы соперников, навеянные их дизайном, становятся более полнокровными. Двухлитровый 139-сильный мотор в сочетании с вариатором, оснащенным шестью виртуальными передачами, обеспечивает «Рено» вполне приличную динамику.

ДЕЛА СЕМЕЙНЫЕ

С точки зрения пассажиров, «Шкода» безоговорочно выигрывает. Сзади гораздо просторнее, а подогрев кожаных сидений, по крайней мере зимой, куда приятней, нежели предоставляемая «Рено» возможность регулировать климат независимо от сидящих спереди. Сиденья в обеих



«Рено-Латитюд».

SKODA SUPERB



При интенсивном разгоне двигатель удерживает высокие (5000–5500) обороты, обеспечивая пусть и утомляющее шумом, но вполне эффективное ускорение. В более спокойном режиме езды мы оценили отсутствие рывков и задержек при переключении.

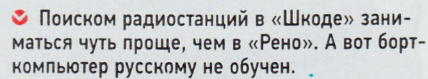
«Шкода» со 152-сильным турбонаддувным двигателем и 7-ступенчатой роботизированной коробкой DSG разгоняется интенсивней. Но не настолько, чтобы считать «Латитюд» тихоходом. В режиме кик-даун задержка при переключении у «Суперба» чуть больше, чем

машинах раскладываются по частям, но в «Шкоде» за подлокотником предусмотрен люк для чего-нибудь узкого, но длинного. На радость гонимым нынче курильщикам в обоих седанах сзади есть большие пепельницы. В «Суперде» имеется и дополнительный прикуриватель, в «Латитюде» его место занимает розетка.


«Шкода-Суперб».


Интерьер «Шкоды» выдержан в строгом корпоративном стиле. Продуманная эргономика под стать ему.

Рисок на приборах чересчур много. Интересно, что после 180 км/ч стоит отметка «210».


Поиском радиостанций в «Шкоде» заниматься чуть проще, чем в «Рено». А вот бортнкомпьютер русскому не обучен.








Слева от рычага – отключение системы стабилизации и контроль давления в шинах. Справа – кнопки «помощника», самостоятельно вращающего руль для грамотной парковки вдоль тротуара. Непривычно, но – работает!

У «Шкоды» каждая кнопка расположена логично – не ошибешься.





К услугам задних пассажиров часы, пепельница с прикуривателем и, самое главное, подогрев сидений.



Багажник «Рено» вовсе не маленький, но неудобный по форме. Запаска – полноценная.

Мечта туриста! Большой багажник, огромная дверь. Запаска в «Шкоде» тоже нормальная.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT LATITUDE	SKODA SUPERB
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4887/1832/1483/2762	4838/1817/1462/2761
колея спереди/сзади	1565/1562	1545/1518
Объем багажника, л	477	565/1670
Радиус поворота, м	5,6	5,8
Масса снаряженная/полная, кг	1495/2050	1528/2091
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	8,8
Максимальная скорость, км/ч	186	216
Топливо/запас топлива, л	А95/70	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,0/7,0/8,3	9,4/5,7,/7,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1997	1798
Степень сжатия	н.д.	9,6
Мощность, кВт/л.с.	102/139 при 6000 об/мин	112/152 при 4300–6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	191 при 3700 об/мин	250 при 1500–4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	CVT6	DSG7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	н.д.	3,76/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	н.д.	4,44/3,23*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/50R17	225/50R17

*Для 1–4/5–7-й передачи.

ожидаешь, зато потом о смене ступеней можно узнать лишь по вздрагиванию стрелки тахометра.

В ручном режиме, который особенно удобен на скользкой дороге, когда не хочется снижать тягу на колесах, обе машины держат включенную передачу достаточно долго – до оборотов, близких к предельным.

Схожи и тормоза. По субъективным ощущениям, оба автомобиля замедляются уверенно, не меняя траектории даже на неоднородных покрытиях. Усилие на педали полностью адекватное.

По ездовому комфорту машины тоже отличаются не радикально, хотя в этой дисциплине уже заметны нюансы. Подвеска «Рено» мягче, она отлично нивелирует мелкие ямки и кочки. Но на пологих волнах машина словно устает: начинается раскачка кузова, особенно кормы. Она не сильно утомляет, однако неприятные ощущения создает.

«Шкода» жестче, но лишь настолько, чтобы уверенно, без кренов, стоять на дороге. На мелких неровностях шины цокают чуть резче, чем у «Рено». Зато ни волны, ни «перекаты» ездоков не беспокоят. При этом в «Шкоде» на скоростях 90–110 км/ч заметно тише, нежели в «Рено».

Сказать, что «Рено» плохо управляется, грех. Легкий руль и немного вальяжные реакции, особенно при повороте баранки на небольшие углы, для солидного седана не критичны. В целом «Латитюд» ведет себя вполне послушно и безопасно. Но система стабилизации работает грубовато – душит мотор даже в самых невинных ситуациях. А ведь небольшое скольжение порой безопасней, чем потеря тяги. Отключить устройство, считай, нельзя – оно вновь активируется при первой же пробуксовке.

Аналогичная система «Шкоды» настроена куда деликатней и вмешивается исключительно по делу, когда опасная ситуация действительно грозит перерасти в беду. Один и тот же маршрут на «Шкоде» проезжаешь быстрее. Большой седан легко и весело реагирует даже на быстрое руление, позволяет четко дозировать тягу и ловко менять траекторию.

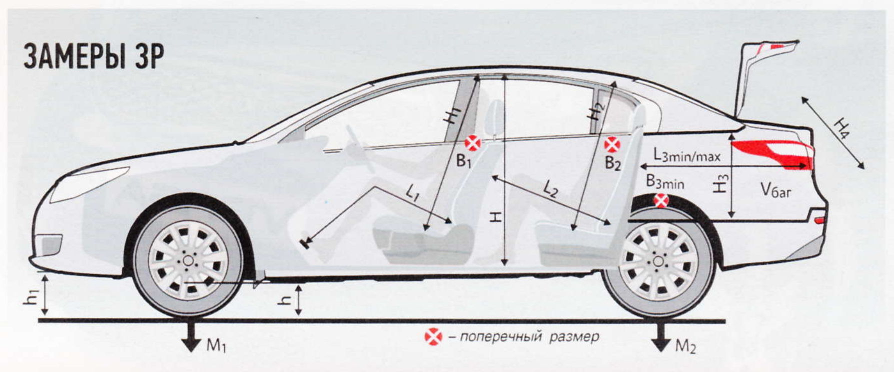
ТОНКОСТИ ПЕРЕВОДА

Поскольку ни тот, ни другой автомобиль не русифицирован, в меню придется выбирать иностранный язык, который хоть как-то вам знаком. Так и выбор автомобиля – во многом зависит от склада характера, жизненных приоритетов да и просто вкусов.

«Рено-Латитюд» способен привлечь не всегда объяснимым, но вполне реальным шармом, элегантностью. Да и динамика у него на уровне. А при городской эксплуатации эти качества способны затмить некоторые эргономические и ездовые огрехи. К тому же в сравнимой со «Шкодой» комплектации «Рено» значительно дешевле.



ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h, мм	h_1, мм
RENAULT LATITUDE	950–1200	670–905	1140	955	905	1450	1370	1120/2110	1130	440	440	408	939 (59)	661 (41)	1600	150*	250
SKODA SUPERB	930–1155	710–955	1190	1045	945	1420	1380	1075/2115	1005	550	385/990	464	904 (57)	680 (43)	1584	160	250

*По стальной защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT LATITUDE	8	8	9	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8,0
	+ Большой дорожный просвет даже со стальной защитой, резвый разгон, элегантный, запоминающийся салон.									– Тесно сзади, склонность к раскачке на серии неровностей, борткомпьютер не русифицирован.						
SKODA SUPERB	9	8	8	8	9	9	8	8	9	9	9	9	8	8	8	8,5
	+ Просторные салон и багажник, хорошие разгон и управляемость.									– Перегруженные рисками приборы, борт-компьютер не русифицирован.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

«Суперб» – учебное пособие немецкой инженерной школы. Он выверен в деталях и мелочах, но кому-то может показаться слишком сухим и даже скучным. Однако если относиться к этим машинам лишь как к транспортным средствам, напрашивается очевидный вывод: «Рено» – нормальный, очень неплохой автомобиль, «Шкода» – очень хороший. Но ведь мы выбираем машину не только как средство передвижения... **ЗР**



Сергей Канунников:

«Трудно найти среди современных автомобилей, особенно такого класса, откровенно провальные. Здесь важны нюансы, мелочи комплектации и тонкости поведения. Они в конечном итоге и влияют на оценку. Возможно, в повседневной жизни некоторые особенности покажутся несущественными. Но знать о них при выборе авто невредно».



ОТ КОМФОРТА К РОСКОШИ

Спортхэтчбек бизнес-класса «Ауди-А7» – это все-таки машина для узкой прослойки клиентов. Основной урожай продаж в этой престижной категории немецкая компания продолжит собирать с помощью более традиционной модели А6. На сицилийское рандеву с новым изданием бизнес-классики от «Ауди» отправился Юрий Тимкин. Фото автора и «Ауди».

В сравнении с предшественником новый седан чуть короче и ниже, зато шире, да и колесная база заметно удлинилась – на целых 67 мм. Даже прежнее поколение я не назвал бы тесным, но в А6 последнего образца простор стал воистину безграничным. Теперь вряд ли найдется человек, пусть даже двухметрового роста, который пожалуется на тесноту второго ряда. Правда, задний диван по-прежнему не рассчитан на трех пассажиров – из-за высокого туннеля, в котором идет привод к задним колесам, и массивного блока управления микроклиматом (за доплату – раздельный!). Вдвоем же здесь не менее уютно и комфортно, чем в представительском седане. Это сравнение правомерно не только благодаря просторному салону. И раньше «шестому» были доступны некоторые атрибуты более высокого класса – двойные стекла и шторка с электроприводом на заднее стекло, но теперь уровень совершенства поднялся еще выше. Отныне для А6 можно заказать даже доводчики дверей – вещицу, которая доселе в седанах бизнес-класса не применялась. Да что там бизнес-класс, в прошлом поколении даже представительский А8 предлагал такую опцию далеко не на всех версиях.

Зато водительское место новой «шестерки» являет полный контраст с задней частью салона. Дело не в качестве оформления – здесь тоже все сделано даже не на пять с плюсом, а на полные «шесть». Но если обитателей второго ряда обволакивает аура солидного автомобиля для бизнес-встреч, то фронтальная часть интерьера явно нацелена на любителей спортивной езды. Передняя панель почти такая же, как у спортивного хэтчбека (или пятидверного купе – кому как нравится) модели A7. И это здорово! Классный стиль, отличные отделочные материалы. Тачпад для рукописной работы с MMI, чей громадный дисплей выплывает из панели.

Не понравилась только кнопка пуска двигателя: она справа от рычага коробки передач, к ней приходится тянуться. А сиденья! Настолько удобные, будто их форму специально отливали по моей фигуре. Помимо обычной функции подогрева, их снабдили принудительной вентиляцией и даже встроенным массажером. Изнеженные сибариты останутся довольны. Как и аудиофилы: подобно флагманскому A8, «шестерка» за доплату усладит слух звучанием элитного музыкального центра Bang & Olufsen с пятнадцатью динамиками, выдающими звук высочайшего качества.

НОЧНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Пока я оценивал машину на стоянке, незаметно подобрались густые сицилийские сумерки – тем лучше! Первое откровение – полностью светодиодные фары, которые и светят ярче, и потребляют меньше энергии. Вдобавок они обучены автоматически подстраиваться к условиям движения. К примеру, на шоссе при появлении встречного сами переключались с дальнего на ближний. Кроме того, блок управления светотехникой получает информацию о маршруте движения с навигационной системы, чтобы заранее дать команду, скажем, осветить поворот еще на подступах к перекрестку.

Еще одна пока редкая для бизнес-класса опция – система ночного видения. Встроенный тепловизор дает изображение на панели приборов. Картинка в основном черно-белая, но довольно реалистичная: отчетливо видны не только объекты на дороге, но и обочина, деревья и даже кустарники. А главное, эта система способна распознать попавшего в зону ее видимости человека и, если он находится вблизи от траектории движения, выделить его на экране красным цветом. Не заметить невозможно! В некоторых случаях, например при густом тумане, можно ехать, ориентируясь исключительно на эту камеру. Я попробовал: работает! Но, конечно, безопасная скорость движения должна быть ниже, чем при нормальной видимости. А ведь это еще не все чудеса нового A6. Он теперь еще умеет самостоятельно парковаться, ориентируясь на сигналы датчиков (опять, кстати, это оказалось

▲ Качество отделки, дизайн, богатство оснащения – во всем этом салон «шестерки» дает пример для подражания.

▼ Система ночного видения позволяет уверенно ехать даже в густом тумане.





▲ С такими подсказками на панель приборов можно и не смотреть.

▼ Здесь расположены клавиши управления не только светотехникой, но также системой ночного видения и проекцией приборов.



Редкий случай: в сравнении с прежней моделью длина не выросла, а убавилась.



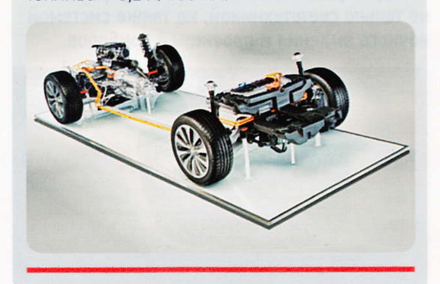
Кругляш на боку кресла отвечает за второстепенные регулировки. Для контроля процесса картинка выводится на монитор.



Музыкальная установка Bang & Olufsen – опция недешевая. Но качество ее звучания доставит аудиофилам настоящее удовольствие.

ВО ИМЯ ЭКОЛОГИИ

Во втором полугодии выйдет в свет гибридная версия A6. В ней двухлитровый бензиновый турбомотор мощностью 211 л.с. (он будет и на обычных «шестерках») работает совместно с 33-киловаттным электродвигателем. Крутящий момент передается посредством 8-ступенчатого автомата на переднюю ось. Литий-ионная батарея расположена под полом багажника. На электротяге при движении с постоянной скоростью 60 км/ч машина способна проехать 3 км. С места до сотни гибридный A6 ускоряется за 7,3 с, а его максимальная скорость достигает 238 км/ч. Средний расход топлива – 6,2 л/100 км.



очень удобно в кромешной темноте неосвещенной улицы). Все, что требуется от водителя, – нажимать педали и переключать направление движения, а рулить машина будет сама.

Новая «шестерка», как и другие современные модели престижных классов, старается максимально облегчить труд водителя. Активный круиз-контроль привязывается к идущей впереди машине и при необходимости сам затормозит, вплоть до полной остановки. Машина способна отслеживать разметку. Даже на приборы смотреть не надо – основные показания выводятся на ветровое стекло. Вплоть до ограничения скорости, действующего на данном участке, автомобиль – опять же сам! – распознает знаки и информирует водителя. В общем, новый A6 гарантирует владельцу тотальную заботу и комфорт.

НА ВСЕХ ПАРАХ

Стиль вождения сицилийцев специфический – ничего общего со средне-европейским спокойствием! Они повсеместно превышают скоростные лимиты, могут выйти на обгон с ничтожной разницей в скорости, пересекая при этом двойную сплошную, – такое здесь в порядке вещей. Смелые люди! И с реакцией у них порядок: на светофоре гудят уже через долю секунды после включения зеленого. Наивные, ведь стартовать так же быстро, как мой A6 3.0 TFSI quattro, обладатели утлых «фиатиков» явно не могут (основа сицилийского автопарка – немолодые малолитражки). А у меня шесть цилиндров, компрессор, 300 «лошадей» – гремучая смесь! На открытие дросселя машина реагирует отчаянным рывком и, со злобным рычанием пожирая дорогу, устремляется к горизонту. К динамике такой «шестерки» (на данный момент это топ-версия) никаких вопросов нет.

Хороша и стандартная для этой версии 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия S-tronic, меняющая передачи с аппетитными перегазовками. Причем в салоне тишь да гладь. Пневмоподвеска, несмотря на спортивные амбиции седана, нежно переносит кузов через стыки дорожных плит. Шумоизоляция такова, что на скорости под 150 можно разговаривать



По простору на заднем диване A6 – один из лидеров в сегменте.

Не каждый бизнес-седан предложит раздельный климат-контроль для задних пассажиров.



НАКОНЕЦ-ТО A6 ПОЛУЧИЛ ТО, ЧЕГО ЕМУ НЕДОСТАВАЛО, А ИМЕННО – ЭКСПРЕССИВНЫЙ ДИЗАЙН, ЗАСТАВЛЯЮЩИЙ ОБОРАЧИВАТЬСЯ МАШИНЕ ВСЛЕД.

вполголоса. Спасибо прекрасной аэродинамике и вообще прекрасно сконструированному кузову. Коэффициент аэродинамического сопротивления у новинки снижен до 0,26, а жесткость несущей структуры увеличилась на 10%. Кстати, теперь кузов A6 на 20% процентов алюминиевый (в эту долю входят все наружные навесные детали), что позволило снизить его массу примерно на 60 кг.

Все это благотворно отразилось и на управляемости. Недостаточную поворачиваемость почти победили благодаря новому центральному дифференциалу с распределением момента между осями в пропорции 40:60. В повороты A6 теперь ныряет на редкость охотно, с несокрушимой устойчивостью проходит виражи. А в варианте с заказным спортивным дифференциалом, активно перераспределяющим тягу между левым и правым задними колесами, стабильность движения должна быть еще выше.

Потом, для контраста ощущений, пересел на базовую переднеприводную версию, снабженную 204-сильным атмосферным бензиновым мотором объемом 2,8 л (за рамками обзора я намеренно оставил три дизеля – мощностью от 177 до 245 л.с.). Тут, как говорится, труба пониже и дым пожиже. Крутящий момент идет через бесступенчатый вариатор (в базе шестиступенчатая механика). Разгон более спокойный, без драматизма. Пневмоподвески на базовой версии не было, а плавность хода обычного шасси оказалась хуже. Прочее допоборудование тоже скромнее: ни ночного видения, ни проекции на ветровое стекло, ни кресел с массажером, ни светодиодных фар. Вот он, настоящий A6 без электронных прикрас, который наверняка составит основу продаж. Но «раздетая» версия ничуть не ухудшила общего впечатления – A6 все равно воспринимался солидным и просторным бизнес-седаном. Это как в пятизвездочном отеле переселиться из люкса в обычный номер. Наворотов меньше, но все необходимое для комфортного пребывания имеется. И в нем вы все равно чувствуете себя важной персоной, не так ли? ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Audi A6	
	2.8 FSI	3.0 TFSI quattro
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4915/1874/1455/2912	
Объем багажника (VDA), л	530	
Снаряженная/полная масса, кг	1685/ 2190	1815/ 2350
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,7	5,5
Максим. скорость, км/ч	240	250
Топливо/запас топлива, л	A95/65	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,6/6,1/7,4	10,8/6,6/8,2
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	
Рабочий объем, см³	2773	2995
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	150/204 5250–6500	220/300 5250–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	280 3000–5000	440 2900–4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	вариатор	A7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/55R17	





ШЕСТОЕ ЧУВСТВО

Зрение, осязание, обоняние… Как мы привыкли доверять своим чувствам! А что делать, если возникают сомнения в их правдивости? Так случилось с **Денисом Арутюняном** при знакомстве с «Фольксвагеном-Джетта». Фото автора.

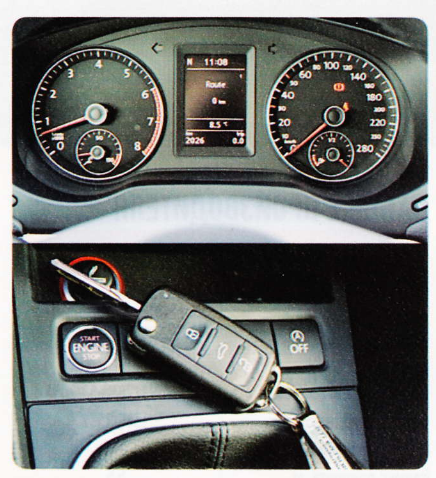
Нет, глаза явно обманывают. Передо мной, наверное, новый «Пассат»? Впрочем, нет, машина все-таки маловата. Зашел сзади – вроде «Ауди-А4». Ну а усевшись за руль, мгновенно вспомнил… «Поло Седан»: похожие баранка, приборы и классически прямоугольные очертания элементов интерьера. От столь противоречивых ощущений голова кругом. Утешает лишь, что немецкие дизайнеры добились своей цели – «Джетта» не похожа на «Гольф» с приставленным багажником. Кстати, у этих машин вовсе нет общих кузовных деталей.

VOLKSWAGEN JETTA ЛУЧШЕ ВСЕГО ОЦЕНИТ ЧЕЛОВЕК ЗРЕЛОГО ВОЗРАСТА, ЧЬЯ МОЛОДОСТЬ УЖЕ ПОЗАДИ, НО ДО СТАРОСТИ ЕЩЕ ДАЛЕКО.

К счастью, осязание дает более определенную информацию: здесь пусть не самые дорогие, но вполне добротные материалы. Сидеть на умеренно жестком кресле удобно, простора хватает с запасом, а эргономика органов управления заслуживает высшей похвалы – все рычажки и кнопки находишь интуитивно, почти вслепую. Столь же приятные ощущения у пассажиров: на заднем диване просторно, места для коленей с избытком, потолок на голову не давит. Не расстроит багажник: 510 л полезного объема, правильная форма, удобный подпол для мелочовки.

Пришло время отправляться в дорогу, и я весь обратился в слух. В моих руках машина со скромным, казалось бы, 1,2-литровым бензиновым мотором, но его бархатистый ненавязчивый звук ласкает ухо не хуже голоса более объемных агрегатов. Да и тягу он развивает неожиданно приличную: если не требовать спортивной прыти, можно совершенно спокойно держаться как в городском потоке, так и на шоссе, радуясь к тому же весьма скромному расходу топлива. Не доставляют проблем и тормоза: чуткая педаль позволяет остановиться именно там, где планируешь. А вот к рулевому управлению можно придраться: в поворотах машина ведет себя предсказуемо, но в парковочных режимах баранка показалась тяжеловатой.

Прекрасная информативность и строгий стиль – визитная карточка приборного щитка «Фольксвагена».



ЧИСТАЯ ЭКОНОМИЯ



Сегодня почти все компании предлагают решения, направленные на снижение расхода топлива и повышение экологичности. В Европе «Джетту» будут продавать также в экономичном варианте BlueMotion. В нем предусмотрены: система «старт-стоп», автоматически останавливающая двигатель при работе на холостом ходу, рекуперация энергии (во время торможения и движения накатом заряжается аккумулятор) и еще масса ухищрений. Вместе эти решения позволяют бензиновой 105-сильной машине расходовать всего 5,3 л на сотню, при этом выбросы CO_2 не превышают 123 г/км. Но «Фольксваген» не останавливается на достигнутом: в следующем году планируют выпустить гибридную версию «Джетты» с бензиновым двигателем 1.4 TSI и 20-киловаттным электромотором.

На «Джетту» в старшей комплектации Highline будут устанавливать не только «музыку» с навигацией, но и систему доступа без ключа с кнопкой пуска двигателя.

Любителям яркого стиля салон «Джетты» вряд ли понравится. Но большинству придутся по душе спокойные, привычные линии и добротные материалы.

Просторный задний диван прекрасно соответствует маркетинговому позиционированию «Джетты»: между молодежным «Гольфом» и более дорогим «Пассатом».



Зато подвеска прекрасно справляется с европейскими дорогами: редкие неровности можно проскакивать, не снижая скорости. Правда, на наших шоссе она наверняка покажется жестковатой – понадеемся на «российский пакет».

Иным запахом отличается авто с 1,6-литровым дизелем. И дело не в аромате выхлопа. При той же, что у бензинового 1,2-литрового собрата, мощности он разгоняет автомобиль немного энергичнее, а роботизированная семиступенчатая коробка DSG позволяет ехать не только быстрее, но и экономичней. Лишь изредка, во время интенсивного разгона, замечаешь небольшие толчки при переходе на пару ступеней вниз. Все-таки жаль, что такую коробку нельзя спарить с 1,2-литровым двигателем – к нему, увы, идет только механика.

Какова же новая «Джетта» на вкус? С одной стороны, выверенная до мелочей, а значит, очень правильная... и скучноватая, с другой – предлагает современные технологии и богатый выбор: четыре бензиновых мотора (покрывают диапазон от 105 до 200 л.с.) и два дизельных (есть еще на 140 сил), три коробки передач (5-ступенчатая механика, 6- или 7-ступенчатая DSG). Правда, пока неизвестно, какие из этих моторов и коробок появятся у нас. Но уже ясно: «Джетта» прекрасно дополнит модельный ряд немецкого концерна. И почти мистическое шестое чувство подсказывает: машина должна стать успешной. ЗР



Фары – как у других «фольксвагенов», фонари – как у «Ауди». Легко ли будет опознать машину в потоке?

РАСТЕМ И ХОРОШЕЕМ

В соответствии с современными тенденциями «Джетта» подросла почти во всех измерениях. Длина увеличилась на 90 мм, колесная база – на 73, а задний свес прибавил 20 мм. Неизменной осталась ширина: как и у седана предыдущего поколения, 1778 мм. Единственный уменьшившийся параметр – высота: 1453 вместо 1459 мм.

Не заметить прирост длины невозможно: для водителя всё, как прежде, а вот задним пассажирам прибавили 60 мм пространства для ног.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	VOLKSWAGEN JETTA 1.2 TSI BlueMotion	VOLKSWAGEN JETTA 1.6 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4644/1778/1453/2651	
колея спереди/сзади	1535/1532	
Объем багажника, л	510	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная/полная масса, кг	1305/1800	1412/1930
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9	11,7
Максим. скорость, км/ч	190	190
Топливо/запас топлива, л	А95/55	ДТ/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,6/4,6/5,3	5,6/4,2/4,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см³	1197	1598
Степень сжатия	10,0	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5000	77/105 4400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1500–4000	250 1500–2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	А7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	



ОТЕЛЬ «КАЛИФОРНИЯ»

Даже самый большой «Кадиллак» получил гибридный привод. Предательство вечных ценностей или гармоничное развитие? Размышляет **Сергей Канунников**. Фото **Александра Батыру**.

Нет, это еще не багажник с просторным подпольем, а лишь подлокотник размером с чемодан, с которым можно бы смело отправиться в недолгую командировку. В кожаном кресле индивидуум даже самых солидных размеров не почувствует себя ущемленным. Сел за руль – левая нога провалилась, словно в бездну. Зато где-то там, на дне, настоящий американский V8 объемом 6 л. Перед тем как тронуться, хочется еще раз открыть дверь, чтобы по-мальчишески посмотреть на вальяжно выдвигающуюся из-под порога подножку.

Над всем этим можно иронизировать, но – в глубине души: «Эскелейд» не может не очаровывать этим барски уважительным отношением к владельцу и его спутникам. Он меня уважает, а я его. Стало быть, мы – уважаемые...

ВЕЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

Никакая сверхмода не заменит ковбойских сапог и шляпы с широкими полями. Мир самых продвинутых синтезаторов не победит классической гитары. «Кадиллак-Эскелейд» даже с добавкой «Гибрид» легче всего представить на прямом как стрела, почти пустом шоссе, рассекающем равнину. Изредка встречаются небольшие патриархальные городки, а между ними – бензоколонки и маленькие, скромные отели. Наверное, именно такой и вдохновил парней из «Иглз» на создание бессмертного хита «Отель «Калифорния».

Гибридный привод со сложным агрегатом трансмиссии, включающим три планетарных ряда и два электромотора (прямой аналог конструкции ActiveHybrid X6 от БМВ), – это, конечно, здорово. Но встречают

все же по нарядной и внушительной, как ворота в усадьбу, решетке радиатора, причудливой, установленной по-американски – под рулем – клюке селектора трансмиссии, огромным кожаным креслам. К сожалению, машина не поспела к нашему гибридному тесту, в котором БМВ и «Порше-Кайен Гибрид» соревновались в экономичности (ЗР, 2011, № 2). Сравнение получается заочное, но главный принцип философии всех трех машин понятен сразу и очень похож. Конструкторы старались, чтобы автомобили, несмотря на экономично-экологичный привод, не потеряли своего лица. Создателям «Кадиллака» это тоже удалось.

Помимо гибридного привода, «Эскелейд» наделен устройством, отключающим при минимальной нагрузке четыре цилиндра из восьми. Утверждают, что на шоссе заокеанский гигант способен довольствоваться 10,7 л на 100 км, а в городе – 11,2 л. Ни снежная погода, ни программа знакомства с машиной не позволили это проверить. Да и не укладывается, откровенно говоря, вся эта экономика в образ автомобиля.

Интересно и даже приятно, конечно, что в пробках машина некоторое время стоит с выключенным двигателем, а если нежно давить педаль, то и трогается на электричестве. Но не в этом все-таки суть этого богатого набора сталей и пластиков, кожи и дерева, проводов и компьютеров, упакованных в нарядную «коробочку» размером 5143×2007×1887 мм, ценой под три с половиной миллиона!



В машине есть практически всё, что должно быть в автомобиле такого класса. Но управление второстепенными функциями не всегда удобно.



К мудреному рычажку, заведующему стеклоочистителями, приходится привыкать. Чтобы включить передний, нужно крутить среднюю часть. А за омыватель отвечает миниатюрный флажок ближе к рулю.



Выключатель света – удобная крутилка. Правее – ручка управления трансмиссией.







Задние сиденья «Кадиллака» несложно снять, но вытащить их и тем более вернуть на место нелегко – тяжелые.



Кстати, за такие деньги можно бы нанять переводчика – русифицировать меню. Особенно веселит раздел «Выбор языка», где есть только английский. Ау, Детройт! Вы знаете, что этот язык не единственный?

Высокая посадка и большая площадь остекления обеспечивают очень неплохую обзорность. Без нее в мегаполисе было бы совсем кисло. «Эскелейд» здесь – словно упитанный игривый дядя на детской площадке: если и не сломает что-нибудь, то нелепыми движениями точно повеселит. Эх, этой машине все-таки надо бы в мир «Иглз» – на «темное и пустынное шоссе», где «холодный ветер треплет волосы»...

Кресло и по длине подушки, и по ширине рассчитано на седока любой комплекции, но держать тело в крутых поворотах не намерено. Хотя кто сказал о крутых поворотах для этого автомобиля?

ГИБРИД ПОЧТИ НЕ ВИДЕН

Чего «Кадиллаку» точно хватает, так это мощи. Ехать на заднем приводе по чуть припорошенному снегом городу очень неудобно, даже если работать педалью предельно аккуратно. Противобуксовка старательно душит машину, но не поспевает за нею. Куда удобнее в этих условиях режим Auto, когда передок подключается по необходимости. А есть еще принудительное включение обеих осей и даже понижающая передача. Трансмиссия «Эскелейда» в этом плане вполне серьезная. Ну а того, что передач немного – всего четыре, фактически не замечаешь благодаря очень тяговитому V8 и старательно помогающим ему электромоторам.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Cadillac Escalade Hybrid

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5143×2007×1887
Колесная база, мм	2946
Колея спереди/сзади, мм	1732/1702
Объем багажника, л	478/3084
Масса снаряженная/полная, кг	2592/3221
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	8,4
Топливо/запас топлива, л	А95/98,4
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,2/10,7/11,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 6,2 л, 248 кВт/337 л.с. при 5100 об/мин, 495 Н·м при 4100 об/мин, два электромотора по 60 кВт.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные, рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 285/45R22.

ЦЕНА: 3 400 000 руб.



Хорошая динамика, есть все опции, подпитывает чувство собственного достоинства.

Не говорит по-русски, эргономика мудреная, отчасти и бестолковая.

Подвеска «Кадиллака» ведет себя странновато. На волнах и неглубоких ямках обеспечивает превосходный комфорт и даже, вопреки ожиданиям, не укачивает. Но на чуть более высоких неровностях машина вдруг бумкает, словно подвеске не хватает хода. А вот этого-то от «Эскелейда» и не ждешь.

Реакция на руление ровно такая, как ожидал. Автомобиль не блеснул бы на ралли и наверняка проиграл бы спор некоторым одноклассникам. Но для огромного, высокого вседорожника, абсолютно не провоцирующего кому-то что-то доказывать (у владельца подобной машины и так должно быть все хорошо), ведет себя вполне адекватно ожиданиям. Неплохи и тормоза. Только педаль чуть чувствительней, чем нужно.

Получается, что «Кадиллак-Эскелейд» – вполне достойный представитель семейства современных огромных вседорожников. А гибридный привод добавит ему шарма в глазах тех, кому нравится сочетать вечные ценности с технологиями XXI века. Ну а вообще, любовь к подобным автомобилям – чувство, как известно, очень сильное и, как правило, не проходящее. Это как в той гостинице, о которой пели «Иглз»: выписаться можно всегда, но уехать не удастся. ЗР

ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ

Экстравагантный хэтчбек «КИА-Соул» слегка обновили и добавили в его семейство версию, сочетающую бензиновый мотор и автомат. Опробовать этот вариант поспешил **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

«Соул» уже не первый год на нашем рынке, однако до сих пор привлекает к себе повышенное внимание – люди засматриваются на необычную «коробочку»! К примеру, на щеголеватые, окрашенные белой эмалью легкосплавные диски КИА натянуты шины 225/45R18, просто огромные для машины компактного класса! Масса у них приличная. Может, поэтому автомобиль так норовисто скачет на неровностях, вытрясая из меня душу? Ситуацию усугубляет и слишком громкая работа подвесок – иной раз даже хочется вставить беруши.

Зато к управляемости претензий нет: машина надежно держится в поворотах и, несмотря на высокий кузов, не досаждает глубокими кренами. Активной езде шасси «Соула» не противится, чего не скажешь об



Благодаря немалому – 164 мм – дорожному просвету «Соул» уверенно чувствует себя в российских реалиях.



Кремово-черный интерьер – привилегия флагманской модификации «Дива».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA SOUL 1.6 AT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4105×1785×1610
Колесная база, мм	2550
Колея спереди/сзади, мм	1570/1575
Объем багажника, л	340–1258
Снаряженная/полная масса, кг	1274/1680
Разгон 0–100 км/ч, с	12,0
Максимальная скорость, км/ч	162
Топливо/запас топлива, л	А95/48
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,9/6,3/7,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 92 кВт/124 л.с. при 6300 об/мин, 156 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/45R18.

ЦЕНА: 779 900 руб.

+ Броский дизайн, просторный салон.

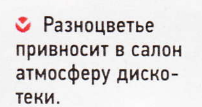
– Жесткая подвеска.

Приборы получили новую, более внятную графику.



Линии разметки помогут быстрее и точнее припарковаться.

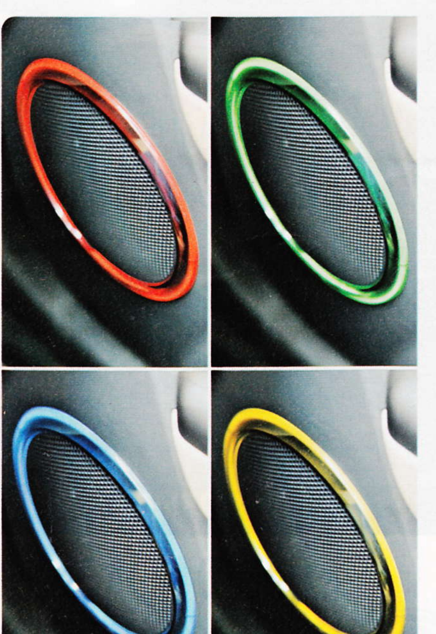




Блок управления светомузыкой. Иллюминацию за ненадобностью можно отключить.



Разноцветье привносит в салон атмосферу дискотеки.



устаревшем 4-ступенчатом автомате. Если передвигаться степенно и размеренно, он покоряет мягкой и плавной работой. Стоит поехать с огоньком, ситуация меняется: коробка слишком долго думает, прежде чем сменить передачу. Переход в ручной режим проблему не снимает – трансмиссия иногда даже при скромных для бензинового двигателя 2500 об/мин не дает перейти на ступень ниже. Жаль – 1,6-литровое 124-сильное «сердце» достойно лучшего партнера.

Обновленный «Соул» внешне почти не изменился. Упоминания заслуживают разве что новые дверные ручки. Опознать рестайлинговую машину можно и при экстренном торможени – тогда стоп-сигналы начинают нервно мигать, сообщая идущим следом: внимание – впереди опасность! Все остальные новшества сосредоточены внутри. Самая яркая новинка (в прямом и в переносном смыслах) явно предназначается молодежи – я говорю о мигающей разными цветами окантовке динамиков, встроенных в передние двери. Добавлена пара опций в духе времени: поддержка протокола «блютус» и кнопка пуска двигателя. Кроме того, корейцы доработали камеру заднего вида: на ее дисплее появились линии-подсказки, помогающие точно и безошибочно припарковать машину. В общем, «Соул» по-прежнему молод душой. ЗР



ДЫШИТЕ ГЛУБЖЕ!

Впечатления о первой встрече с «Инфинити-М» мы уже публиковали (ЗР, 2011, № 1), но тогда речь шла о версии M37. Насколько самодостаточна начальная модель с 2,5-литровым мотором, выяснял **Михаил Гзовский**. Фото **Александра Кульнева**.

«Аромат «Запах листьев» создан на основе ингредиентов из растений, он успокаивает эмоции и снижает усталость». Вы думаете, это цитата из парфюмерного буклета? Нет – выдержка из инструкции к M25! Почитать ее захотелось после первой же поездки. В незнакомой машине меня интересовала каждая кнопочка, тем более если на ней начертан незнакомый символ – что это за елки-сосны? Естественно, нажал. Спустя минуту салон наполнил тонкий лесной аромат. Поначалу не поверил, что это заслуга функции Forest air: за окном как раз проплывал загородный пейзаж. Опустил стекло, и сомнения развеялись: подмосковные дороги нынче пахнут не хвоей, а КамАЗами...

Первое впечатление от M25 оказалось самым сильным, так часто и бывает. Машина спрятала меня от агрессивной внешней среды и окутала заботой. На первый взгляд, интерьер без особых претензий в отделке и стиле – оформление дорогое, но без намека на кич. Придраться почти не к чему. Разве что голос девушки-навигатора мог быть поласковее...

Великолепное кресло со встроенными в верхнюю часть спинки динамиками Bose – с подогревом и вентиляцией. Выключаю зажигание, и руль вместе с сиденьем отъезжает, облегчая высадку. Нажимаю кнопку пуска мотора, и красивые оптитронные приборы вспыхивают белым, стрелки спидометра и тахометра достреливают до максимальных оборотов и лишь потом замирают у начальных значений.

Трогаюсь. Ощущения от машины, как говорят гурманы, аутентичные. M25 воспринимается изнутри солидным, тяжелым автомобилем. Перед глазами плавные изгибы капота и крыльев, навевающие ретроассоциации.

Ездовые манеры у M25 с типичным для «Инфинити» налетом спортивности, особенно если выбрать спорт-режим. Машина моментально реагирует на акселератор. Но нервозности в работе автомата нет. Скорее, наоборот – легкая заторможенность и едва заметные переключения на повышенные передачи.

Конечно, для «эмки» массой за 1700 кг мощность 222 силы – не рекорд. Особенно это ощущаешь, намереваясь резко ускориться для обгона. Мотор ленив на близких к холостым оборотах, поэтому начальная стадия разгона оставляет чувство легкой недосказанности. Но сказать, что M25 медленный, не осмелюсь.

Особую харизму седану придает задний привод. Электроника позволяет почувствовать, как при чрезмерном повороте руля в вираже





 Управляемость M25 доставит удовольствие любителям классического заднего привода. А вот плавность хода могла быть и получше.

 В сравнении с предшественником новый седан М-серии выглядит солиднее и элегантнее.

В салоне «эмки», кажется, нет ни единой прямой линии.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Infiniti M25

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, длина×ширина×высота, мм	4945×1845×1500
Колесная база, мм	2900
Колея спереди/сзади, мм	1575/1570
Объем багажника, л	500
Масса снаряженная, кг	1741
Разгон 0–100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	231
Топливо/запас топлива, л	А95/80
Расход топлива: городской, загородный, смешанный цикл, л/100 км	13,3/7,9/9,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 2,5 л, 163 кВт/222 л.с. при 4800 об/мин, 253 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – двухрычажная/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 245/50R18.

ЦЕНА: 1 990 000 руб.

\+ Азартный заднеприводный характер, высокая топливная экономичность, уютный салон.

– Чуть жесткая для седана бизнес-класса подвеска, не самый «скорострельный» автомат, умеренный темп разгона.



начинается занос, а затем плавно гасит его. С отключенной системой стабилизации будьте начеку: сорвать заднюю ось в занос на скользкой дороге проще простого. Тем не менее приятное, естественное усилие на руле и педалях, практически полное отсутствие качки доставляют искушенному водителю массу приятных минут, хотя и не учащают пульс.

Проведя за рулем несколько часов кряду, не без сожаления заглушил мотор. Интересно, в чем же секрет обаяния и притягательности «Инфинити-М» – в отменной инженерии или в уюте интерьера? А может, и правда голову кружит ионизированный воздух системы Forest air... ЗР



У водителя есть выбор режимов трансмиссии: зимний, стандартный, экономичный и, конечно же, спортивный.



Атмосфера в машине действительно особенная: дышится легко даже при включенной рециркуляции.



Удобный задний диван оснащен электроприводами и отформован для двоих.



ЗЕЛЕНЕНЬКИЙ ОН БЫЛ

«Вольво-XC60» предлагают с новым бензиновым двигателем. Такую модификацию оценил **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

Кроссовер XC60 уже три года на рынке, но в гамме до недавних пор не было версий со скромными бензиновыми моторами. Флагманский вариант (от 2 245 900 рублей) снабжают рядной «шестеркой» с наддувом, но ее мощность, 304 л.с., избыточна для большинства покупателей. Без наддува этот агрегат выдает 243 л.с., но машина стоит ненамного дешевле, ведь рабочий объем столь же внушителен (3,2 л) и растаможка влетает в копеечку.

И вот шведы, наконец, снабдили машину двигателем поменьше. Цилиндров в нем всего четыре, рабочий объем – скромные 2 л, но мощность вполне солидная: 203 силы. Добиться столь серьезного результата помогло несколько современных решений: новаторский для марки непосредственный впрыск топлива в цилиндры, турбонаддув, который на четырехцилиндровых «вольво» уже давно не применяли.

Славный моторчик! Даже не верится, что всего четыре цилиндра. Машина охотно разгоняется во всем диапазоне. Даже на холостом ходу не ощущается дефицита тяги. Однако управление табуном из двух сотен «лошадей» требует изрядной выдержки. А всё из-за неудачной настройки коробки передач. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями позволяет резво стартовать, но при выходе из поворотов XC60 в ответ на нажатие акселератора мнется и запинается, как жулик на допросе. Спортивный режим проблему не снимает – просто коробка реже переходит на повышенные передачи.

Данная версия бывает только переднеприводной. В таком варианте кроссовер легче, экологичнее (может, не случайно мой XC60 зеленого цвета?) и экономичнее. На 100 км пробега по московским пробкам «Вольво» съел примерно 13 л бензина – совсем не много для 203 сил. Обратная сторона медали – в снежной каше машине не хватало полноприводной стабильности.

Уже в штатном наборе масса престижных опций: кожаная отделка, раздельный климат, круиз-контроль и даже система City Safety, способная самостоятельно затормозить перед препятствием. Стоимость такого XC60 стартует с 1 559 900 рублей (тестовый вариант за счет допоборудования дороже). Основная задача выполнена: двухлитровый двигатель позволил ощутимо снизить цену шведского кроссовера. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volvo XC60 2.0T

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4627×1891×1713
Колесная база, мм	2774
Колея спереди/сзади, мм	1632/1586
Объем багажника, л	495/1455
Снаряженная/полная масса, кг	1833/2270
Разгон 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо/запас топлива, л	A95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,3/6,9/8,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 2,0 л, 149 кВт/203 л.с. при 6000 об/мин, 300 Н·м при 1750–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65 R17.

ЦЕНА: от 1 559 000 руб.

+ Достойная динамика. Низкий расход топлива.

– Нелогичная работа коробки передач.



ТЕЛОМ И ДУХОМ

У «Форестера» появился новый двигатель, но он, конечно же, сохранил верность фирменной оппозитной компоновке. О том, что еще изменилось в популярном кроссовере, – **Сергей Воскресенский**. Фото **Константина Якубова**.

Хорошая все-таки традиция – время от времени обновлять автомобили легкими косметическими штришками. Глядишь, вроде бы ничего существенного не произошло, а машина вдруг заиграла новой цветовой палитрой, приглянулась иными прорезями радиаторной решетки, моргнула модными, интегрированными в зеркала поворотниками. Мелочь вроде бы, но на душе теплеет, когда старый знакомый «Лесник» предстает с более современным интерьером, перерисованными шкалами приборов, впервые появившимся двухзонным климат-контролем. Удивительно, но последнего раньше не было даже в дорогих комплектациях.

Передо мной тот самый «Форестер», которому несколько лет назад здорово досталось за «штормящие» подвески, неидеальную управляемость и чересчур, для его стоимости конечно, аскетичный интерьер. Теперь, как утверждают, он совсем другой. Вот и глава российского представительства «Субару» Казуси Иосида смеется: «Смотрите, оценивайте, только, пожалуйста, не трогайте пластики, ведь они остались жесткими, а от этого первые впечатления покажутся обманчивыми». Пластики в самом деле жесткие, зато благороднее стали их оттенки и фактура, с ними салон заиграл, даже магнитола и та, кажется, в унисон общему настроению зазвучала лучше. Словом, «Лесник» не утратил свою сдержанность, но в один момент как-то вдруг посвежел и приосанился.

Не менее важен для покупателя и новый 2-литровый оппозитный мотор, пришедший на смену предыдущему аналогичного литража. Говорят, новичок гораздо экономичнее и современнее по конструкции. Ну а подвески, по утверждениям инженеров, обрели утерянную прежде собранность. С чего начать?

Можно, конечно, долго рассуждать о преимуществах длинноходного мотора (с диаметром цилиндра и ходом поршня 84×90 вместо предыдущих 92×75) и измененном угле развала клапанов, иной форме камеры сгорания, снижении трения в наиболее нагруженных зонах. Но, в общем-то, эти инженерные штучки для большинства потребителей не важны. Паспортные характеристики 2-литрового мотора прежние. Тогда – зачем? Ответ убедителен: почти 10% экономии топлива! Улучшилась и отзывчивость на низких оборотах.

Характер оппозитника действительно изменился. Двигатель, показалось, даже звучать стал немного жестче. Любое нажатие на акселератор – и «Форестер» совершает целеустремленный рывок. И с механикой, и с автоматом обновленный вседорожник подкупает легким стартом, удобной отзывчивостью именно на небольших скоростях и оборотах. Попривыкнув, настройки машин с разными коробками начинаешь различать тоньше. Четырехступенчатый автомат, особенно в режиме «спорт», показался даже более подходящим к гибким возможностям мотора. Машина с механикой по-прежнему требовательна к выбору передачи, но и изменения в настройках мотора чувствуются здесь острее. «Форестер» весьма активен уже на 2000 об/мин, хотя, словно в противовес, не столь выразителен на высоких оборотах. В целом характер… остался прежним. Как ни дави на газ, с 2 литрами под



Вот где «Форестер» точно в своей стихии.

Оцифровка обновленного спидометра мелковата, но в целом комбинация приборов воспринимается нормально.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SUBARU FORESTER 2.0 XS

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4560×1780×1700
Колесная база, мм	2615
Колея спереди/сзади, мм	1530/1530
Объем багажника, л	450
Масса снаряженная/полная, кг	1485/1910
Разгон 0–100 км/ч, с	10,7 (12,4)*
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6 (10,8)/6,7 (6,6)/8,1 (8,2)

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин, 198 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М5 (А4).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/на двойных рычагах, рулевое управление – реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/55R17.

ЦЕНА: 1 037 700–1 277 300 руб.

+ Хорошо оснащен, отменная управляемость.

– Шумноват, жесткий на мелких неровностях.

*В скобках – данные для автомобиля с АКП.

Согласитесь, такой интерьер с хорошей «музыкой», камерой заднего вида и раздельным климатом отлично подходит к дорогой комплектации «Лесника». Жаль, версии с навигацией в России пока не будет.

капотом тяжелый кроссовер все равно быстрее не поедет.

Зато подвески теперь без двусмысленностей – более плотные и энергоемкие, иногда на мелких кочках даже пугающие барабанной дробью. Но с этой особенностью быстро сживаешься, поскольку с остальными неровностями дорожного полотна автомобиль справляется играючи.

Более того, он демонстрирует отличную управляемость. В этой номинации «Субару» даст фору многим легковым автомобилям. Четкие, собранные реакции, точное следование заданной траектории. Они словно находят друг друга: цепкое шасси с детально проработанным полным приводом и модернизированный двигатель.

Обновленный «Форестер» появится в России уже весной. Тогда же, надеюсь, «Субару» представит и модернизированный 2,5-литровый мотор, а чуть позже – турбоверсии мощностью 230 и 263 л.с. Последняя предназначена для специальной, спортивной модификации S-Edition... Но об этом говорить пока рано. ЗР



ПОЗИТИВНЫЙ ДРАЙВ

«Сузуки-Кизаши» надо выбирать не столько разумом, сколько сердцем. В этом убедился **Максим Гомянин**, испытав самую доступную версию модели. Фото автора и «Сузуки».

В тот день подмосковный автодром ждал первого снега. Я же предвкушал знакомство с японским седаном. Мы уже опробовали полноприводную версию с вариатором (ЗР, 2010, № 11), а потому вопрос, на что способна переднеприводная машина с механикой, мучил с удвоенной силой. Мало того, это ведь еще и наиболее доступная из всех комплектаций модели.

Сажусь на сиденье, обтянутое тканью, регулирую рулевую колонку по углу наклона и вылету, нажатием кнопки пускаю двигатель (все это входит в базовое оснащение) и выезжаю на трек...

Проехав несколько кругов, убеждаюсь, что сижу в кресле вполне комфортно, а в виражах хватает и боковой поддержки. Жаль, толстые стойки сужают обзор. Материалы отделки приятны на ощупь, да и эргономика не подкачала.

Подвеска жестковата – и при переезде, скажем, трамвайных путей могла бы растрясти, но на трассе это свойство оборачивается достоинством. «Кизаши» надежно держит дорогу, переключения шестиступенчатой механики четкие. 178-сильный мотор легко раскрутить «до звона», но при этом звук двигателя совсем не радует: монотонный. На прямых автомобиль предсказуем, а вот в поворотах намокшее покрытие начинает вносить свои коррективы. Связки прохожу с чуть заметным скольжением, которое, впрочем, поднимает настроение, а не портит нервы. Но «Кизаши» с четырьмя ведущими ведет себя лучше. Будь моя воля, добавил бы привод на все колеса в список опций для машины с механикой.

А вообще «механический» «Кизаши» на секунду быстрее собрата с вариатором, но главное – удовольствия от вождения он дарит больше. Конечно, то и дело выжимая сцепление в городской толчее, вы ощутите некий дискомфорт, но на свободной дороге такой «Сузуки» подарит только позитив и драйв. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Suzuki Kizashi 2.4 6MT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4650×1820×1480
Колесная база, мм	2700
Колея спереди/сзади, мм	1565/1565
Объем багажника, л	461
Масса снаряженная/полная, кг	1455/2000
Разгон 0–100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	215
Топливо/запас топлива, л	A95/63
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,3/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 131 кВт/178 л.с. при 6500 об/мин, 230 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/60R16.

ЦЕНА: 995 000 руб.


Хорошие динамика и эргономика.


Шум в салоне.



Шестиступенчатая механическая коробка передач делает машину резвее и экономичнее.

«Кизаши» с механикой предлагают с тканевым салоном. В машине с вариатором – кожа. Сзади сидеть удобно, но покатая крыша съедает часть пространства над головой.





ЛЮБО-ДОРОГО

Нормальные люди, как птицы, зимой пытаются улететь в теплые страны. И только Максим Сачков, рожденный ездить, отправился на север для знакомства с полноприводным «Фольксвагеном-Мультивэн». Фото автора и фирмы-производителя.

Кто-то называет самый комфортабельный автомобиль, построенный на шасси Т5, микроавтобусом. Мне кажется, правильнее окрестить его минивэном. По эргономике «Мультивэн» не уступает легковым «фольксвагенам» да и длиной сравним с большими седанами или вседорожниками. Зато высокая посадка, хорошая обзорность и шестиметровый радиус разворота позволяют немаленькому автомобилю проворно протискиваться среди хаотично разбросанных на заснеженной парковке машин.

Дороги в Финляндии не чистят – их выскребают. Жаль, асфальт не то, что нужно для оценки полноприводных возможностей «Мультивэна». Никаких отличий от переднеприводной версии с таким же силовым агрегатом не наблюдаю. Разве что расход топлива у коллег, ехавших следом на переднем приводе, оказался на 0,2–0,3 л/100 км ниже. Но столь мизерную разницу вполне можно списать на стиль вождения.

Неуклонно падающая забортная температура (минус градус на два-три десятка километров) тревожит. Правда, дыхание Севера в салоне не ощущается, если не считать загадочного сквозняка – надеюсь, случайного – где-то в рамке двери. Несмотря на дизельное «сердце», в салоне можно спокойно находиться без верхней одежды – спасибо дополнительному подогревателю. Теплых слов заслуживает и сам новый двухлитровый дизель с двумя последовательными турбонагнетателями, и, конечно, его напарница – семиступенчатая DSG, впервые ставшая частью полноприводной трансмиссии на «фольксвагенах» этого класса. И дело не только в отличной динамике и завидной экономичности. «Мультивэн» набирает скорость настолько плавно, будто «ступенек» в коробке вовсе не существует.

«ФОЛЬКСВАГЕН-МУЛЬТИВЭН» – ЛЮБОЙ КАПРИЗ ЗА ВАШИ ДЕНЬГИ. А ПОЛНЫЙ ПРИВОД ТОЛЬКО ДОБАВЛЯЕТ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЭТОМУ МУЛЬТИФУНКЦИОНАЛЬНОМУ АВТОМОБИЛЮ.

Примерно за 150 км до полярного круга сворачиваем с основной трассы и начинаем петлять по узким местным дорожкам. Вот тут полный привод себя и проявит! Первое очевидное отличие от моноверсии – в старте с места. Передние колеса даже не успели толком побуксовать, как я почувствовал легкий толчок (это электроника подключила заднюю ось) – и автомобиль стал уверенно набирать скорость. И сигнальная лампа системы стабилизации мигала куда реже, чем на переднеприводнике.

Спасибо, 4Motion, что позволяешь без проблем погрузиться в финскую природу! Правда, прежде чем съехать с укатанного зимника в рыхлый снег, лучше заблокировать муфту, нажав кнопку с характерной пиктограммой (теперь крутящий момент расходится по осям в соотношении 50:50). Отключил систему стабилизации и попробовал двинуться вперед: не трактор, конечно, но на вседорожник похоже. Не даром (в смысле, опция) на задней оси установлен самоблокирующийся дифференциал. Но забираться в чащу не решился: чем дальше, тем снег

Как опцию предлагают поворотные сиденья второго ряда. Их можно превратить в детские кресла для пассажиров ростом до 1,5 м и весом от 15 до 36 кг.

Улучшить обстановку внутри можно даже в топ-версии «Хайлайн». К удобному столику, дверям с электроприводами, сиденьям со вставками из алькантары добавляем мягкий пластиковый пол, выдвижные ящики под задними креслами, съемную урну и прочее.





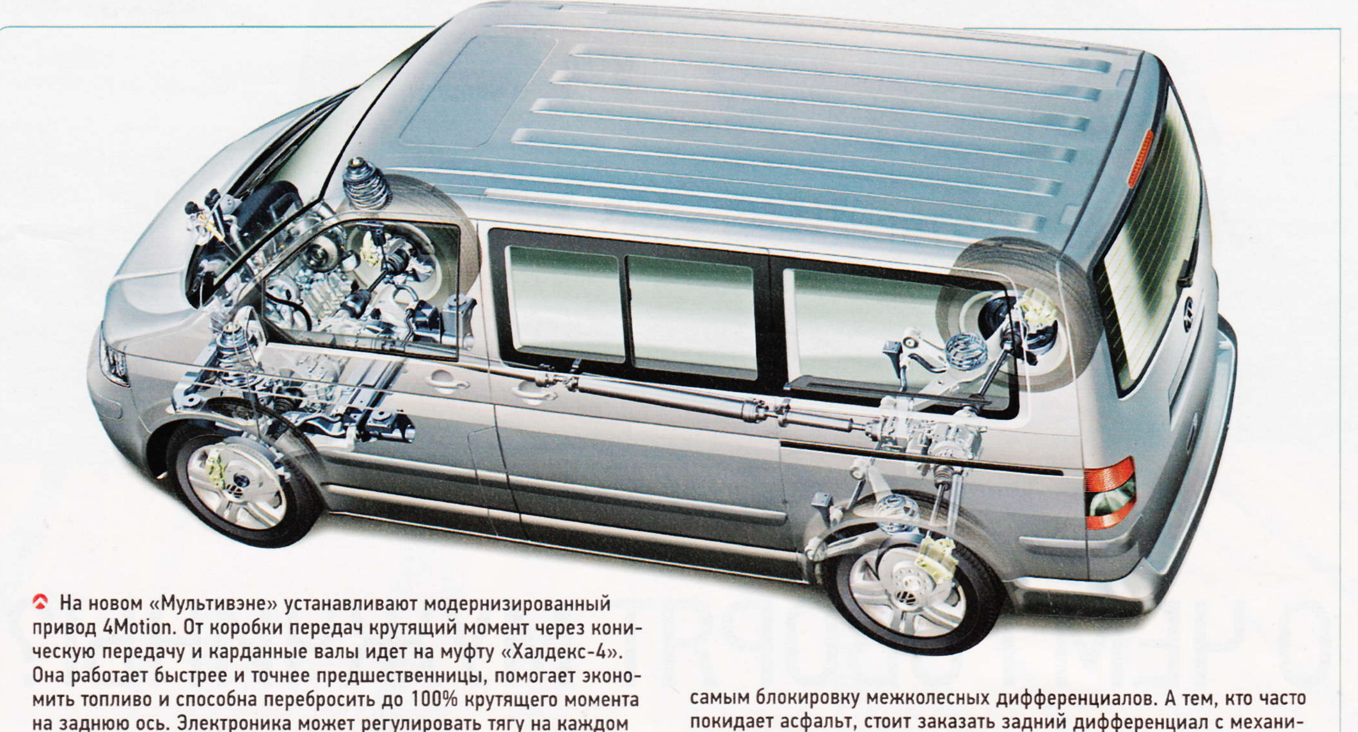
глубже. Так недолго и на брюхо сесть: свесы короткие, а вот база у «Мультивэна» длинная да и дорожным просветом 4Motion не отличается от других версий. По внедорожным меркам он отнюдь не велик: 167 мм.

Россия в прошлом году заняла первое место среди экспортных рынков «Мультивэна». Увы, не сказано, сколько продали 4Motion. Наверняка немного, ведь за четыре ведущих надо доплатить около 153 000 рублей. Кстати, самая аскетичная 140-сильная версия 4×4 стоит 1 904 800 рублей. Мой «Мультивэн» в дорогой комплектации «Хайлайн», с опциями, самым мощным двигателем и коробкой DSG оценен в 3 352 900 рублей. Карман действительно не оттянет, а просто опустошит – любо, но дорого. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	VOLKSWAGEN MULTIVAN 4MOTION	
	TDI	BiTDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4892 (5292)*/1904/ 1970 (1990)/3000 (3400)	
Радиус поворота, м	6,0 (6,6)	
Снаряженная масса, кг	2259–2600 (2328–2623)	2284–2625 (2353–2623)
Полная масса, кг	3080	
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,3	12,1
Максим. скорость, км/ч	170	188
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,4/7,1/8,3	11,1/7,5/8,8
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1968	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 3500	132/180 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	340 1750–2500	400 1500–2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6	А7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ на треугольных рычагах	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/65R16, 235/55R17, 255/45R18	

*В скобках – данные для длиннобазных версий.



На новом «Мультивэне» устанавливают модернизированный привод 4Motion. От коробки передач крутящий момент через коническую передачу и карданные валы идет на муфту «Халдекс-4». Она работает быстрее и точнее предшественницы, помогает экономить топливо и способна перебросить до 100% крутящего момента на заднюю ось. Электроника может регулировать тягу на каждом колесе, задействовав тормозные механизмы и имитируя тем самым блокировку межколесных дифференциалов. А тем, кто часто покидает асфальт, стоит заказать задний дифференциал с механической блокировкой.



О ЧЕМ ГОВОРЯТ МУЖЧИНЫ?



В одноименной комедии – о женщинах. Мы же, автомобилисты, о машинах! Ведь в продаже появился «Ситроен-С4» калужской сборки, а уже давно обрусевший «КИА-Сид» претерпел рестайлинг. Что они противопоставят признанному любимцу «Форду-Фокус»? – задумался **Михаил Гзовский**, наблюдая работу фотографа **Константина Якубова**.



CITROEN C4

Выпускают с 2004 года, в 2008-м модель претерпела модернизацию и в таком виде поставлена на конвейер российского завода в Калуге. В Европе в продажу поступило новое, второе поколение.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 1,6 л (120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Confort, Optimum, Exclusive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 618 000–747 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 120 л.с., 5-ступенчатая механика, Optimum, 661 000 руб.



FORD FOCUS

Второе поколение производят на заводе «Форд» под Санкт-Петербургом с 2004-го. Модернизация – 2007 год. В середине текущего года придет третье поколение «Фокуса».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,4; 1,6; 1,8; 2,0 л (80, 100, 115, 125, 145 л.с.), дизельный 1,8 л (115 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Limited Edition, Comfort, Titanium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 449 000–765 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 125 л.с., 5-ступенчатая механика, Ghia, 549 000 руб. (экземпляр 2009 года выпуска).



KIA CEE'D

Рассекречен осенью 2006 года на автосалоне в Париже. С 2007-го «Сид» сходит с конвейера российского сборочного предприятия АВТОТОР. Рестайлинг проведен в середине 2010 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,4; 1,6; 2,0 л (109, 125, 142 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-, 6-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Luxe, Prestige.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 577 000–782 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 125 л.с., 6-ступенчатая механика, Prestige, 717 100 руб.

ЛУЧШЕЕ ДЕФЛОПЕ В МОСКВЕ

В конце 2010-го «Ситроен» представил миру новое поколение C4. Но это нисколько не мешает оставаться предшественнику актуальным, по крайней мере в России. Его некогда модный профиль уже примелькался на наших дорогах, но назвать C4 устаревшим язык не поворачивается. А уж его интерьер и вовсе по-прежнему эпатирует.

На передней панели выстроились по вертикали три жидкокристаллических дисплея. Вверху, под козырьком, укрылся тот, что снабжает наиболее важной информацией: о скорости, оборотах двигателя, запасе топлива и т. п. Надо сказать, что беглым взглядом можно выхватить лишь огромные цифры спидометра. Остальные параметры отображаются хуже: символы мелкие, линии с волос. Любопытно, что верхний дисплей прозрачен, так что в темноте его желтое свечение видно не только в салоне, но и с улицы.

На средний и нижний мониторы выводятся данные аудиокомплекса и установки климат-контроля. Менять настройки радио и просматривать данные борткомпьютера позволяют кнопки и крутилки на неподвижной ступице руля. Вращаешь – и не знаешь, на каком из дисплеев искать отклик. Ага, на центральном. Теперь привыкайте к тому, что на вращение колесика вниз курсор меню ответит смещением вверх и наоборот. Но это не самое сложное, ведь даже на прямой дороге приходится слегка подруливать, так что ваши руки постоянно меняют положение относительно фальшступицы – поди поймай кнопку в такой ситуации. В общем, типичная французская кухня: подано красиво, главное – понять, как все это есть, в какой последовательности и самое главное – зачем вообще нужны такие сложности...

Какие еще приправы предлагают для «Ситроена»? Российский C4 имеет наибольший дорожный просвет даже при наличии защиты моторного отсека и скромные свесы. Немало места предоставлено задним пассажирам. А вот дальше разочарование. У модели тесный (во всяком случае, для мужчин) педальный узел, слишком большой и скользкий руль, а авторы бесформенного мягкого сиденья, наверное, не желали и слышать о боковой поддержке. Хотя, собственно, к чему она, если спортивных амбиций C4 лишен вообще!

Машина уходит с траектории, не любит колейность и раскачивает пассажиров, готова, чуть что, забросить корму в занос. Реакции на поворот невесомого руля – от флегматичной в околонулевой зоне до излишне резкой при отклонении на больший угол, и всё это на фоне слабой обратной связи. Комфорт? Серьезные дефекты дороги отзываются жесткими ударами в подвеске, но на малых скоростях C4 катится словно по каучуку.

Мотор неплох. Тяга равномерно размазана по всему диапазону оборотов, никаких взлетов, равно как и падений, нет вплоть до 2000 об/мин. Хорошую динамику обеспечивает «короткая» по передаточным числам пятиступенчатая коробка передач. Жаль, быстрым переключениям не способствует безвольно-разболтанный привод.

Вот такой он, «Ситроен». В отличие от выдуманного авторами фильма блюда дефлопе, C4 реален и, безусловно, обладает определенным шармом. Только вот ждать от него чудес не стоит. Помните, как герой фильма сначала боялся зайти в пафосный ресторан, потом удивлялся миниатюрной порции и, наконец, констатировал: на вкус-то дефлопе – ничего особенного?

РАЗОБРАТЬСЯ ВО ВНУТРЕННЕМ МИРЕ

Ох и непросто отвлечься от эмоций и оценить машину объективно, особенно когда рядом с тестовым «Фокусом» на полигоне припарковалась машина нового поколения, проходящая сертификацию. Эмоции в сторону, отвечать честно: второй «Фокус» безнадежно устарел? Смотря с чем сравнивать.

Пересев в «Форд» из «Ситроена», обнаружил машину более доведенную и продуманную. Сиденья отлично фиксируют тело, диапазоны регулировок достаточны для людей любого роста; приборы хоть и не слишком самобытны, зато понятны. Из нюансов разве что алгоритм включения дворников: тянешь рычаг на себя – и включается... омыв заднего стекла. Но привычка вырабатывается за пару поездок в снежный день.

А вот к чему привыкнуть не удалось даже за неделю, так это к работе сцепления в сочетании с моментной характеристикой двигателя. Тронуться ровно десяток раз подряд не получилось ни у одного из наших тест-пилотов. Недодал газу – мотор задыхается и детонирует. Чуть резче бросил сцепление, и машина стартует с рывком. Казалось бы, мелочь, но она заставляет напрягаться каждый раз, когда на пути загорается красный.

Если с этой особенностью смириться, то начинаешь получать удовольствие от вождения, даже если под шипованными колесами снежная каша и лед. «Форд» точно и быстро отвечает на команды водителя. Но вот отклонение руля тут же вызывает легкий крен. Однако после С4 с его «компьютерным» управлением «Фокус» почти что спорткар, тяготеющий к активной езде. Кстати, инженеры подарили нам редкую возможность – регулировать усилие на руле через меню бортком-пьютера. Мы поиграли с настройками и выбрали наибольшее сопротивление – так угол поворота колес буквально чувствуешь кончиками пальцев, лежащих на удобном ободе.

Конечно, в полной мере оценить зимой ездовые качества сложно, но тенденции уловить удалось. Если ехать быстро, «Фокус» потребует собранности, поскольку так и стремится уйти с намеченной прямой. Нужно аккуратно дозировать подачу топлива: резкий сброс газа в повороте тут же приводит к заносу. В тестовой машине система стабилизации не была установлена, так что надежда только на себя.

С комфортом дела обстоят неоднозначно. По уровню звуковой нагрузки «Фокус» проигрывает С4. Доминанту выделить сложно: на разгоне голосит мотор, после 100 км/ч ему начинает подпевать ветер, прекрасно прослушивается и жужжание шипов. Самое неприятное, что кузов вступает в резонанс и гулко ретранслирует шумовой эффект.

А вот по плавности хода «Фокус» вне конкуренции. На городских скоростях он шлепает по заплаткам, но на шоссе ситуация выправляется. Подвеска энергоемкая, отменно держит удары и не допускает пробоев.

Итак, с внутренним миром старого доброго «Фокуса» мы разобрались. Машина по-прежнему интересна для поклонников азартной езды на фоне моделей-одногодок. А на фоне более свежего КИА?

МНЕ НЕЛЬЗЯ В БЕЛЬДЯЖКИ

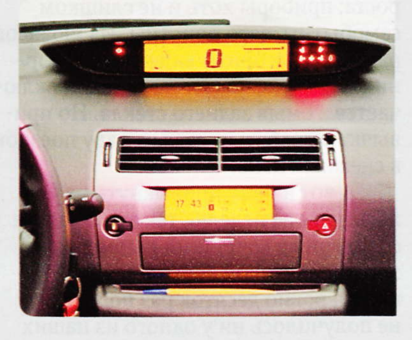
Как корабль назовешь, так он и поплывет. Имя «Сид» имеет двойной смысл. На слух оно созвучно с английским «семя» и, вероятно, олицетворяет стремление вырастить новый имидж корейских машин. А еще это



CITROEN C4



Мелкие символы, три дисплея и ярко-желтая подсветка – набор на любителя.



Салон «француза» наиболее необычен по дизайну, при этом он самый простой по части материалов.

FORD FOCUS



Быть может, приборы «Форда» и не так нарядны, как в КИА, но считывать с них показания не составит труда при любом освещении.



Внутри всё приятно на ощупь и грамотно скомпоновано. Сиденье «Фокуса» приглянулось нам больше других благодаря хорошей боковой поддержке.



KIA CEE'D



Придраться в «Сиде» можно лишь к ядовитой подсветке приборов да к отодвинутому на второй план тахометру.



Интерьер КИА выглядит самым современным и почти не имеет эргономических просчетов.

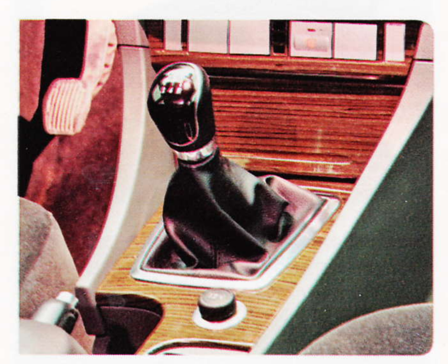
Из необычных решений в салоне C4 – мини-бардачки под воздуховодами. Предусмотрен и встроенный ароматизатор воздуха – он появился впервые именно на этой модели..





Все машины тесны для пятерых. Двоим на заднем диване в «Ситроене» сносно, хотя сверху чуть давит крыша.

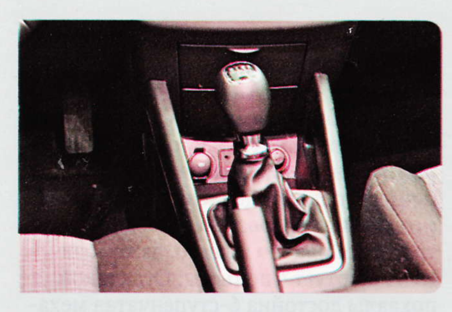
Работать рычагом механики «Форда» приятно, но ровно тронуться не выходит: мотор испытывает дефицит момента на самых низах, приходится подгазовывать.





В «Форде» неплохой профиль заднего дивана и чуть больше пространства на головой.

«Кореец» покорил легкостью и четкостью работы трансмиссии: и механизм выбора передач, и педаль сцепления оптимальны по точности и усилию.





КИА предлагает лучшие условия во втором ряду: места для ног здесь больше всего, вот только сидушка жестковата.



По нашим замерам, объем багажника «Ситроена» совпал с аналогичным параметром КИА.



В «Фокус» удастся загрузить ощутимо меньше поклажи. Зато здесь, как и в «Ситроене», полноразмерная запаска против докатки КИА.



Багажник «Сида» больше других понравился формой, хотя у него есть и минус – самый маленький проем.

ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК

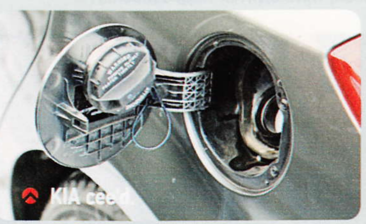
Балльная оценка за эксплуатацию, помимо прочего, учитывает такую неизбежную заботу, как заправка. Удобнее всего заливать топливо в «Форд»: фирменная придумка с беспробочной горловиной Easy Fuel реально хороша.



Citroen C4.



Ford Focus.



KIA cee'd.

Водителю КИА крышку придется-таки откручивать, но для нее предусмотрен держатель на оборотной стороне лючка, отпираемого из салона. А вот «Ситроен» выступил со свойственной французам экстравагантностью: крышка отпирается ключом зажигания, который после этого не вытаскивается – производитель предлагает повесить всё вместе на лючок и отправляться оплачивать топливо. Это рискованно, ведь страховые компании в случае угона потребуют представить полный комплект ключей, иначе отказ в выплате гарантирован.

аббревиатура от английских *Community of Europe* (Европейское сообщество) и *European Design* (европейский дизайн). Стремление угодить вкусу Старого Света заметно сразу же, стоит только открыть дверь.

Салон собран аккуратно, на уровне японских моделей; симметричная передняя панель не слишком оригинальна, но и не скучна. Объемные приборы – нарядно (пожалуй, даже чересчур) подсвечены. И здесь нет ни одного решения, которое потребует привыкания или заставит ломать голову над алгоритмом включения. А самое приятное, что «Сид» и едет в таком же ненапряжном ключе.

После «Фокуса» с его завышенными требованиями к обращению с педалями «Сид» – настоящий подарок начинающим водителям: короткая и легкая педаль сцепления в сочетании с отзывчивым дросселем позволяет трогаться плавно и легко, даже если КИА стартует с подъема. Отдельной похвалы достойна 6-ступенчатая механика: передачи хочется щелкать просто ради процесса. Ходы рычага короткие, попасть в нужную скорость не составляет труда.

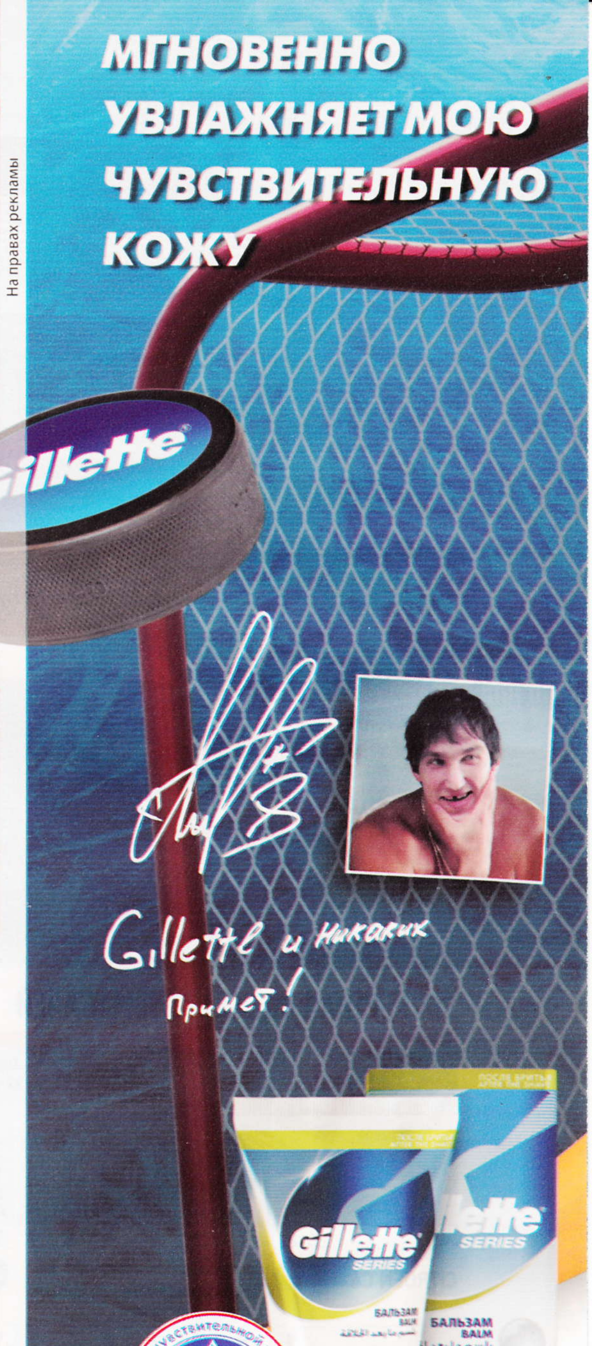


ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CITROEN C4	FORD FOCUS	KIA CEE'D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4275/1773/1458/2608	4337/1839/1497/2640	4260/1790/1480/2650
колея спереди/сзади	1505/1510	1535/1531	1538/1536
Объем багажника, л	320/1023	282/1144	340/1300
Радиус поворота, м	5,4	5,2	5,2
Масса снаряженная/полная, кг	1220/1731	1495/1895	1255/1820
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	10,3	10,8
Максимальная скорость, км/ч	195	195	192
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/55	А95/53
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/5,2/6,7	9,5/5,6/7,0	7,8/5,3/6,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1798	1591
Степень сжатия	11,0	10,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин	92/125 при 6000 об/мин	92/125 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин	165 при 4000 об/мин	154 при 4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,45/1,87/1,29/0,95/0,74/–/3,58	3,58/2,04/1,41/1,11/0,88/–/3,62	н.д.
Главная передача	4,76	4,06	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	195/65R15	205/55R16



Опытным путем выяснили, что в грязную и снежную погоду заднее стекло «Ситроена» закидывает гораздо меньше, чем у соперников.

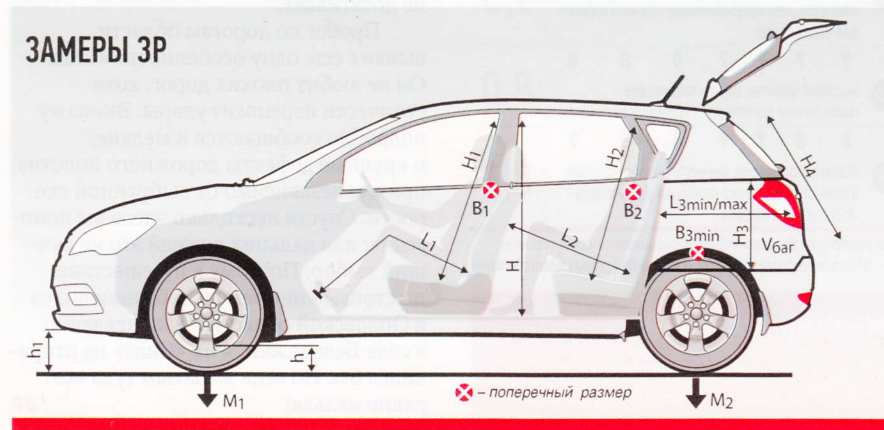




Характеристики двигателей всей троицы схожи, но удобнее всего управлять разгоном именно на КИА. Мотор «Сида», хоть и уступает фордовскому в объеме, резво разгоняет хэтчбек даже на шестой, экономичной передаче уже с 80 км/ч. Кстати, об экономии: в этой области «Сид» обошел конкурентов и, если верить маршрутным компьютерам, выпивал в среднем на литр меньше. Здесь дополнительно помогает шпаргалка в виде стрелки, подсказывающая оптимальный момент для перехода на передачу выше. Еще один плюс в глазах заботящегося об экологии европейца.

Управляемость «корейца» тоже поначалу показалась близкой к идеалу. Машина устойчива и абсолютно спокойна на магистралях, в повороты занырывает легко и уверенно. Но обратная связь на руле все же

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1,мм	L_2,мм	H,мм	H_1,мм	H_2,мм	B_1,мм	B_2,мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3,мм	H_4,мм	$V_{баг.}$,л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	М, кг (M_1+M_2)	h,мм	h_1,мм
CITROEN C4	985–1170	595–825	1170	1050	940	1410	1340	790/1580	1060	515	770	300	783 (61)	499 (39)	1282	155*	215
FORD FOCUS	980–1175	635–875	1230	1030	950	1420	1380	800/1695	1055	375	870	232	801 (58)	583 (42)	1384	135*	230
KIA CEE'D	965–1160	635–875	1235	1030	970	1415	1365	690/1630	1035	485	750	300	743 (59)	511 (41)	1254	165	210

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN C4	8	7	7	7	8	8	7	7	7	8	8	8	9	7	7	7,5
	+ Солидный дорожный просвет, запоминающийся интерьер, удобный в городе двигатель.								− Спорная эргономика, посредственная управляемость, неинформативные тормоза и рулевое управление.							
FORD FOCUS	9	8	8	8	8	7	7	9	9	7	9	7	8	8	8	8,0
	+ Отличная управляемость, хорошая плавность хода, цепкое сиденье.								− Высокий уровень шума, требующее привыкания сцепление, скромный багажник.							
KIA CEE'D	8	9	8	8	9	8	9	8	8	8	7	9	8	8	7	8,1
	+ Отличная эргономика, тяговитый и экономичный мотор, наиболее просторный второй ряд.								− Жесткая подвеска, немного раздражающая в темноте подсветка приборов, искусственность усилия на руле.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский:

«Понятие «устаревшая модель», на мой взгляд, от лукавого. Считать, что новинка априори поедет лучше, по крайней мере наивно. Правда, музыку она точно будет воспроизводить с любых носителей и во всех созданных к ее появлению форматах».

хуже, чем у «Фокуса», есть в «отдаче» какая-то искусственность. Стоило разок отправить «Сид» в галоп, как выяснилось: он вываливается наружу поворота под снос передней оси, легкую коррекцию рулем игнорирует, а на активный доворот отвечает заносом. Его, впрочем, эффективно гасит система стабилизации. В общем, все неплохо, но до уровня «Фокуса» не дотягивает.

Пробег по дорогам области выявил еще одну особенность «Сида». Он не любит плохих дорог, хотя стоически переносит удары. Экипажу подробно сообщаются и мелкие, и крупные дефекты дорожного полотна, причем независимо от выбранной скорости. Спустя несколько часов вы понимаете: для дальних вояжей это не лучший выбор. Поэтому в путешествие по стопам киногероев, заблудившихся в Орловской области и заночевавших в селе Бельдяжки, я на «Сиде» не отправился бы. Но ведь женатым туда все равно нельзя! **ЗР**

***

P.S. *Надеюсь, даже если вы еще не посмотрели фильм, цитаты из которого выбраны для заголовков, характеры машин вам понятны. Экстравагантный «Ситроен», азартный «Форд», безгрешный КИА – они очень разные, но каждый по-своему обаятелен. Настоящие народные любимцы!*

Мой первый руль

Может, это была рыжая «пятерка»? Дядя Женя доверил мне проехать по улице Кулакова – помню волшебное ощущение, когда машина тронулась под моим управлением (с первой попытки! Глушить мотор я научился позже). Нет, это был не первый раз за рулем. Отмотаю еще несколько лет назад...

Рублевка была еще простой двухполосной дорогой, и по ней в одноименный поселок ходил 127-й автобус. Им на съемную дачу мы с бабушкой и добирались. А по выходным приезжали родители, мои и троюродной сестры Аленки. На «двушке»! Впрочем, называли ее куда более уважительно – Универсал. Папы и мамы выходили, а мы с сестрой немедленно залезали на передние сиденья, и я «вез» ее в Москву. Гудел двигателем, трогал рычаг и клавиши (особенно мне нравилась резиновая кнопка омывателя стекла), крутил руль. Обычно он быстро защелкивался на противоугонный замок (а что ж вы думали – взрослые нам ключи оставят?!), и мы в ужасе от того, что опять что-то сломали, бросались наутек. Нет, что-то появилось еще раньше...

Вот! Дело было в 1975-м, в Ялте. Я влюбился в нее с первого взгляда. Скругленные бока отливали нежно-зеленым лаком, не погладить их ладошкой было решительно невозможно. Молдинги пускали солнечные зайчики, резали глаз белые боковины колес... Или я уже фантазирую? Определенно с колесами что-то было, какого-то определения они заслуживают. Они завершали облик машинки, нарядной, как пятилетний мальчик на дне рождения у девочки.

...Это был родстер: красного кожзама сиденье и умопомрачительную белую баранку он бесстыже выставлял напоказ. Не помню, как оказался за рулем... Но тут пришел хозяин этого педального автомобиля – пришлось освобождать место.

Потом мы разузнали, где педальный «Москвич» можно взять напрокат. Нужно ли говорить, что изрядная часть отпускных перекочевала в кассу пункта услуг? Я не вылезал из-за руля...

Когда вернулись, бабушка спросила: «Что тебе больше всего понравилось на юге?». Я тогда первый раз увидел море, первый раз летал на самолете, первый раз вообще уехал надолго из дома. Но все эти яркие впечатления заслонила она – светло-зеленая машинка с белым рулем.

Антон Чуйкин

в первый раз...

Журнал «За рулем» и сайт Зарулем.рф представляют интересные истории от читателей и посетителей на автомобильные темы. Их объединяющее начало – «В первый раз». Вспомните первого наставника по вождению, первый самостоятельный выезд, первую встречу с инспектором. И, вот досада, первое ДТП – с кем не бывало? Пример странички подали журналисты ЗР – естественно, выбрав тему «Впервые за рулем». Тема следующего выпуска – первый контакт с ГАИ. Ждем ваших писем!

А теперь – Горбатый!

В 1965 году Высоцкий с Конкиным еще не знали, что будут сражаться с бандой Джигарханяна. Но именно тогда первое в жизни пребывание за рулем отцовского автомобиля (управлением это назвать все-таки нельзя) вызвало у меня не меньший страх, чем его тезка – киношный главарь «Черной кошки» – у послевоенного мирного населения. Обоих звали одинаково: Горбатый... Впрочем, тогда я такого прозвища не слышал. Оно закрепилось за ЗАЗ-965 позднее.

Итак, мне было десять, и в машине я мог сидеть часами, запоминая, как переключают скорости и для чего какая педаль. При заглушенном моторе я уверенно мчался на четвертой передаче, укладывая стрелку на манящие 120 и «делая» на трассе всех подряд. Но когда однажды вечером родители приехали из Москвы на дачу и отец неожиданно предложил мне самостоятельно прокатиться по поселку, уверенность куда-то улетучилась. Нет, за руль я уселся спокойно и даже мотор пустил сразу, но вот первое трогание с места...

Мотор не заглох, нет – я поехал! Но тут же понял, что спокойная, плавная езда мне не светит: чертов «горбатый» начал скакать по колдобинам, а я судорожно крутил руль, уворачиваясь от несущихся на меня кустов, заборов и ничего не подозревающих безлошадных дачников. К тому же на каждой кочке меня подбрасывало и нога всякий раз невольно давила именно на правую педальку, а вовсе не на центральную. Спасение пришло, лишь когда мне удалось-таки на относительно ровном участке нащупать тормоз и вдавить его в пол. Мотор, понятное дело, наконец-то заглох, и я понял, что все целы – включая ни в чем не виноватого «горбатого». Отец, похоже, натерпелся не меньше моего – даже не ругался.

В общем, продержался я тогда метров триста. Зато до сих пор искренно считаю, что медленная езда куда сложнее быстрой, и с удовольствием наблюдаю, когда водитель с первого раза мастерски вписывает свою машину меж двух других, стоящих вдоль тротуара. Особенно если эта машина размером с автобус...

Михаил Колодочкин

Вот и езжу...

Было это году в 1989-м. Купить новый автомобиль практически невозможно: многолетние очереди, распределения через профкомы... Короче, дефицит во всей его неприглядности. Я, тогда пятикурсник, очень хотел иметь машину. Ну, вообще машину, без различия марки или модели. Короче говоря, искал-искал – и нашел по описанию подходящий экземпляр «запора». «Двигатель после переборки, кузов проварен». «Проварен» звучит надежно и солидно, все равно что «проверен».

Ну, осматриваю машину. Черные пороги (позже выяснилось, замазанные пластилином и покрашенные гудроном), почти не прокуренный салон. Пускаю двигатель – дергается. «Это карбюратор надо немножко почистить!»

Выжимаю сцепление. Теперь передачу вперед... Отпускаю... Еду!!!

Ощущение такое, будто немножко лечу. Позади один километр, два светофора. Вдруг машина дергается и двигатель замолкает. Стартер? Не, не крутит, и прохожие что-то косятся. Надо выходить. И сразу под ногами – лужа, большая и черная: масло. Причем именно из моей машины. А под капотом двигатель с дыркой в боку, из которой торчит что-то явно сломанное.

Стоять с вытянутой рукой пришлось довольно долго – наконец, остановился «москвичок». Мужик согласился довольно быстро, велел «держать трос внатяжку» и помчался. 60, 70, 80 км/ч... Я болтаюсь сзади в своей «коробочке», еле ловлю повороты, но трос держу на весу, как младенца. Волосы на голове шевелятся от ужаса.

Расплачиваюсь с москвичистом, и тут он, видимо всмотревшись в мое немного постаревшее за дорогу лицо, вдруг говорит:

– Ты что, в первый раз за рулем?

Я рассеянно киваю и слышу:

– А ничего, ездить будешь!

И крепкий хлопок по плечу.

Да буду ездить, буду. Вот и езжу с тех пор.

Аркадий Алексеев

Как покончить с городскими пробками? Трудно ли купить «Астру»? Нужно ли утеплять автомобиль? Как любят ездить автотуристки? Заезжайте в мартовский почтамт ЗР – узнаете!

С ЛОШАДОК – НА ПОНИ

Сейчас все чаще говорят об экологии и экономике, которая, как сказал некогда известный человек, должна быть экономной. Глядя на Москву, где автомобилисты ежедневно стоят (или живут?) в пробках, невольно задаешься вопросом: а нельзя ли изменить сложившуюся обстановку, сделав это как-нибудь недорого? По-моему, можно. Властям надо начать с себя и отказаться от ненужной роскоши, пересев на ЭКОНОМИЧНЫЕ и ЭКОЛОГИЧНЫЕ автомобили. Пускай новый мэр Москвы издаст указ и, продав с молотка абсолютно все «мерины» и «бумеры» (говорят, в мэрии их ну очень много!), закупит для столичных чинуш что-нибудь поскромнее. Оставшиеся деньги (а это наши с вами налоги) пусть направят на улучшение экологии. Думаю, такая мера хоть и немного, но все же улучшит обстановку в вашем городе, хотя бы морально-этическую. ***Михаил, Красноярск***

Необщительный Амур

Недавно зарулевцы совершали автопробег по трассе «Амур». Так вот, нас, строителей этой дороги, письменно проинструктировали: дескать, не подходить к участникам пробега, не разговаривать, не приветствовать, не фотографировать, не протягивать рук и т. п. А нам очень хотелось вживую поговорить о трассе, о ваших впечатлениях да и вообще – за жизнь, как говорится. Я шофер-профессионал, стаж 40 лет; строил БАМ, работал на Крайнем Севере в условиях полного бездорожья. Досадно, что видел вашу команду только в движении и с приличного расстояния. Эх, Россия! Действительно, знаменита дорогами и дураками...

Евгений Верхотуров, Саянск Иркутской обл.

От редакции. *Евгений Леонидович! Нам искренне жаль, что не удалось поговорить с Вами, но... Ситуация напоминает сюжет известного романа про Остапа Бендера: практически в одно время по трассе «Амур» шли машины нескольких автопробегов, а потому все указанные меры предосторожности относились вовсе не к нам! Мы встречались, общались, фотографировались и делали все, к чему привыкли за время существования журнала. Надеемся еще увидеться!*



Увядшие астры

В декабрьском номере прошлого года вы писали, как трудно купить автомобиль в окрестностях Москвы. Но ведь у нас на Урале аналогичная ситуация. Мы с женой еще в июле 2010 года заказали «Астру» – срок поставки четыре месяца. Ну и что? Отодвинули поставку на январь, потом на февраль. Телефон связи с заводом не дают, на официальном сайте ответа не дождались, письма на имя менеджера и директора по связям с общественностью канули в Лету. Позвонили на горячую линию «Опеля», так нас огорошили: мы, мол, ведаем только комплектацией и ценами. Спасибо, конечно, но это все и в прайс-листах есть!

Финал банальный: позвонили из салона и сказали, что есть какая-то машина в «старом» кузове, от которой отказался клиент. Решили брать.

А вопрос прежний: если все дилеры трубят о падении продаж, то почему же автосалоны пустые?

Андрей Пшеничников, Пермь



КУРЬЕР | ВЫ НАМ ПИСАЛИ

На кого обрушился рынок?

Хозяин тайги

Загогулина

Лесовозы категории В

Пропустите пьяного джентльмена!

88 За рулем 03/2011

Кого забрызгала «Ока»?

Эксплуатирую ВАЗ-11113 «Ока» с 1998 года. Раньше при прохождении техосмотра проблем не возникало, но в этом году мне сказали, что надо установить брызговики на арки задних колес. На автомобиле нет соответствующих узлов крепления, и в каталоге запчастей такие детали не числятся. Правомерно ли подобное требование работников пункта ГТО?

В.Д. Анисимов

От редакции. *Наш юрист Сергей Смирнов считает, что требование установить детали, не предусмотренные заводом-изготовителем, неправомерно. Поэтому с работников пункта нужно потребовать письменное обоснование отказа в прохождении техосмотра для предъявления в суде. Возможно, что желания судиться у них не возникнет и вопрос разрешится сам собой.*

Предпочитаю туризм «нон-стоп»

Очень люблю путешествовать – так сложилось. Для меня не проблема сесть за руль и по трассе под хорошую музыку мотануть тысячу кэмэ, а то и полторы... В последнее время заметила: когда одна – меньше устаю и быстрее доезжаю до цели. Казалось бы, женщине за рулем одной опаснее, куда лучше, если кто-то в машине развлекает да и водички, если надо, подаст...
Ан нет! Очень убивает морально необходимость лишний раз останавливаться на «покушать-заправиться» и все такое... А если это повторяется не раз? Какой смысл лететь 180, если выигранное время сжирается в остановках?

Лана&Co, Москва



От редакции. Кого сажать в машину, каждый решает сам. И если даме одной лучше, чем в компании, стоит ли с этим спорить? Однако же опасность таится не в одиночестве, а в предложенном стиле езды. Извините, но 180 – это преступление. Равно как и «полторы тысячи» без остановки. Это не имеет отношения к настоящему автотуризму. Не жаль себя – подумайте о тех, кто в соседних машинах. В авариях ведь гибнут не только безбашенные ездоки разного пола, но и прочие люди.



Белгородский рацион

Приобрел новую «Короллу» с двигателем 1ZR-FE. В руководстве по эксплуатации разрешено моторное масло Toyota 0W20 SM, а если такого нет, то Toyota 5W30 SM, но при следующей замене масла его следует заменить опять же маслом 0W20.

Однако в белгородском автоцентре официального дилера концерна «Тойота» при очередном ТО сразу заливают 5W30. На вопрос из серии «Почему?» отвечают, что для нашего региона некой директивой концерна рекомендовано заливать именно такое масло. Прокомментируйте, пожалуйста. С уважением,

Михаил Шабанов, Белгород

От редакции. Ситуация знакомая, поясняет отдел экспертиз: нашему коллеге на сервисе «Сузуки» недавно тоже залили 5W30 вместо «нулевки». Вреда от такой замены не будет. А раз официальный дилер его использует, то вопрос согласован с «Тойотой». Более того, защита узлов трения, которую обеспечивает в наших условиях эксплуатации 5W30, повышает надежность мотора. На маловязких маслах его ресурс точно не улучшается, но на другой чаше весов экология: облегченный пуск, малый расход масла на угар и т. п. Потому в странах с жесткими экологическими требованиями нужно лить строго 0W20, а для остальных пока возможны послабления.

Стеклопакет на «Ладу»?

После замены в квартире деревянных окон пластиковыми пропала необходимость гонять мощный масляный радиатор. Это сразу отразилось в счетах за электричество. А если провести аналогию с автомобилем зимой: справляется ли генератор со всевозможными нагревателями? И есть ли смысл как-то дополнительно утеплять машину?

Федор Пильников, Архангельск

От редакции. *Коллективный редакционный разум посовещался и пришел к выводу, что фирмы-изготовители автомобилей не озабочены подобной проблемой. При необходимости они решают ее в лоб, устанавливая разного рода автономные обогреватели, которые способны за счет увеличения расхода топлива нагнать в салон любую реально нужную температуру. Генераторы современных авто также не создают проблем и легко переносят любую штатную нагрузку. А вот аналоги стеклопакетов и прочих утеплителей в основном остаются привилегией машин, работающих в условиях экстремального климата. В дело идут и двойные глухие стекла, и всевозможные утеплители, и все, что под рукой.*





ТОРГОВЛЯ С КОЛЕС

Необычный магазин построили в Костроме. Называется он «ФУРА»! Снаружи смотрится как огромный грузовик.

Юрий Ожиганов



КИРПИЧ – ОГРАБЛЕНИЕ ПО-ИТАЛЬЯНСКИ?

Ну и веселый же знак обнаружили мы во Флоренции!

Владимир Голубь, Нижний Новгород

В районе города Сим встретили УАЗ-снегоуборщик. Дешево и сердито.

Дамир, Башкортостан, Белебей

Проезжая по селу Акатово Гагаринского района Смоленской области, увидел этот «грузовик». Да еще с номером – видать, спортивный.

Роман Ярулин



В деревню Каркатеево Тюменской области, что неподалеку от Нефтеюганска, мы с ребятами заехали купить воды. Там и обнаружили настоящий чудо-мобиль.

Андрей

В поселке Мурыгино Кировской области случайно заметил во дворе мультифункциональное самоходное устройство без всего лишнего. Очень бодро бегает!

Сергей, Екатеринбург

P. S.** Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: **kolodochkin@zr.ru

В мартовском почтамте 2011 года дежурил Михаил КОЛОДОЧКИН.

ДЛЯ ПОЛНОТЫ ОЩУЩЕНИЙ

Если вам нужна легковушка с полным приводом, **Павел Леонов**, не дожидаясь следующей зимы, советует присмотреться к следующим вариантам.

 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Suzuki SX4





Дизайн «Сузуки» разрабатывали итальянцы под руководством маэстро Джуджаро, поэтому автомобиль получился стильным и к тому же просторным. Даже не верится, что он построен на базе малыша «Свифта». Внешние элементы декора и увеличенный дорожный просвет делают его похожим на кроссовер. Система полного привода i-AWD имеет три режима работы: 2WD (передний привод), Auto (подключаемый полный) и Lock (постоянный полный). К сожалению, она положена только автомобилям с кузовом хэтчбек в самой дорогой комплектации. В прошлом году модель модернизировали: освежили облик и внутреннее убранство, повысили на 5 л.с. (до 112) мощность единственного мотора объемом 1,6 л, который на полноприводных модификациях отныне можно получить с 4-ступенчатой автоматической коробкой передач. Тест – ЗР, 2010, № 7.

 от 738 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 112 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 175 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,5 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4150×1755×1605 мм, объем багажника – 253–992 л.

Nissan Teana Four



С мая прошлого года на заводе компании в Санкт-Петербурге собирают полноприводную модификацию «Теаны». Тогда же увеличили клиренс: у ее моноприводных версий до 150 мм, у Four еще на 15 мм. За подключение задних колес отвечает многодисковая электромагнитная муфта, при необходимости ее можно заблокировать (только на скорости до 10 км/ч). Подобная возможность на легковых машинах с полным приводом встречается достаточно редко. Вместо V-образных «шестерок» устанавливают 4-цилиндровый рядный двигатель объемом 2,5 л (167 л.с.) в паре с бесступенчатым вариатором. Этот единственно возможный силовой тандем «Теана» унаследовала от «Х-Трейла» (но крутящий момент по сравнению с донором увеличили на 7 Н·м). Автомобили со всеми ведущими колесами продают в четырех комплектациях. Тест – ЗР, 2010, № 8.

 от 998 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 167 л.с., вариатор, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,8 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4850×1795×1515 мм, объем багажника – 488 л.

Skoda Octavia Scout



Вседорожную модификацию «Скаут», построенную на базе «Октавии 4×4», отличают обвес из некрашеного пластика, увеличенный на 17 мм клиренс и некоторые элементы отделки салона. «Скаут» представили в 2007 году и уже в следующем обновили: освежили внешность, пересмотрели списки оборудования, а главное – в полноприводной трансмиссии муфту «Халдекс» (отвечает за распределение крутящего момента) второго поколения заменили более современным агрегатом четвертой генерации. Автомобили предлагают в единственной комплектации, с кузовом универсал. Под капот устанавливают один из двух силовых агрегатов: бензиновый мотор объемом 1,8 л (152 л.с.) с 6-ступенчатой механикой или 2-литровый дизельный двигатель (140 л.с.) с роботизированной коробкой передач DSG. Машины с последним дороже на 100 000 рублей. Тест – ЗР, 2009, № 8.

 от 999 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 152 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 208 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,7 с, средний расход топлива – 7,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4584×1784×1533 мм, объем багажника – 605–1655 л.

Subaru Impreza XV



Впервые модель представили год назад в Женеве, в сентябре 2010-го машины появились у дилеров. XV – по сути, вседорожная модификация «Импрезы» с иными бамперами, колесными арками и порогами, облаченными в некрашеный пластик. На крыше установили релинги, дорожный просвет увеличили до 185 мм, изменили характеристики подвески. Крутящий момент от 2-литрового оппозитного мотора мощностью 150 л.с. трансмиссия перераспределяет на все колеса. Причем схема полного привода зависит от выбранной коробки передач: в варианте с 4-ступенчатым автоматом (имеет ручной режим) за передачу момента на заднюю ось отвечает электрогидравлическая многодисковая муфта, тогда как с 5-ступенчатой механикой (и демультипликатором) – межосевой дифференциал с самоблокирующейся муфтой. Тест – ЗР, 2010, № 12.

 от 999 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 150 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 189 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,3 с, средний расход топлива – 8,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4430×1770×1570 мм, объем багажника – 300–1130 л.



Opel Insignia 4×4

«Инсигния» дебютировала в 2008 году и сменила в модельном ряду «Вектру». Как и предшественница, выпускается в кузовах седан, хэтчбек и универсал. Версии 4×4 предлагают только с самыми мощными бензиновыми моторами с турбонаддувом: рядной «четверкой» объемом 2,0 л (220 л.с.) и V-образными «шестерками» объемом 2,8 л, мощностью 260 и 325 л.с. (только спортивные модификации OPC от 1 599 800 рублей). Менее мощный идет в паре с 6-ступенчатой МКП, остальные – еще и с АКП с таким же количеством передач. В основе полноприводных модификаций – муфта «Халдекс» четвертого поколения. Помимо этого автомобили оснащают адаптивным шасси FlexRide (меняет жесткость амортизаторов, координирует работу усилителя руля, ESP и других электронных помощников). Тест – ЗР, 2009, № 5.

 **от 1 169 300 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 220 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 240 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,7 с, средний расход топлива – 8,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4830×1856×1498 мм, объем багажника – 500 л.



Subaru Legacy

Пятое поколение дебютировало в 2009 году. По сравнению с предшественницей машина подросла во всех измерениях. «Легаси» предлагают с одним из трех бензиновых двигателей: объемом 2,0 л (150 л.с.) или 2,5 л (167 и 265 л.с.). Первые два атмосферные, последний – с турбонаддувом. Самый мощный агрегатируют исключительно с 5-ступенчатым автоматом, остальные – с клиноцепным вариатором Lineatronic (а базовый еще и с 6-ступенчатой механикой). Схема полного привода зависит от установленной трансмиссии – подобно «Импрезе». В России «Легаси» предлагают только с кузовом седан; поклонникам универсалов адресована версия «Аутбек» (от 1 363 500 рублей) с увеличенным клиренсом, для которой подобрана своя линейка силовых агрегатов: моторы 2,5 л (167 л.с.) с МКП или вариатором, а также 3,6 л (249 л.с.) с 5-ступенчатой АКП. Тест – ЗР, 2010, № 11.

 **от 1 199 200 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 150 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 210 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,5 с, средний расход топлива – 8,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4730×1780×1505 мм, объем багажника – 476 л.



Suzuki Kizashi AWD



Это первый автомобиль класса D, разработанный «Сузуки» (компания известна в основном своими компактными моделями) самостоятельно. У нас «Кизаши» представили на прошлогоднем Московском международном автосалоне, после которого модель появилась в продаже. Полноприводную версию приводит в движение бензиновый 2,4-литровый двигатель мощностью 178 л.с. (позаимствован с небольшими доработками у кроссовера «Гранд Витара») в тандеме с клиноременным вариатором CVT. Со временем обещают V-образную «шестерку» и даже гибридную силовую установку. Трансмиссией 4×4 оснащают только машины в самой дорогой комплектации. Электромагнитная многодисковая муфта в приводе задних колес автоматически распределяет крутящий момент между осями (с акцентом на переднюю). При желании ее можно заблокировать. Тест – ЗР, 2010, № 11.

 **от 1 279 000 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,4 л, 178 л.с., вариатор, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 205 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,8 с, средний расход топлива – 8,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4650×1820×1480 мм, объем багажника – 461 л.



Audi A4 quattro

Нынешнюю версию модели с кузовом седан впервые показали в 2007 году на автосалоне во Франкфурте, в 2008-м свет увидел универсал. Оба автомобиля оснащают постоянным полным приводом «Кваттро». В основе – самоблокирующийся межосевой дифференциал «Торсен», распределяющий момент между передними и задними колесами в пропорции 40:60. В моторном отсеке трудится один из трех бензиновых двигателей – объемом 1,8 л (160 л.с.), 2,0 л (211 л.с.), 3,2 л (265 л.с.) – или 3-литровый дизельный (240 л.с.). Первые три агрегатируют с МКП (2,0 л также с роботом, а 3,2 л с АКП), последний – только с роботизированной механикой. Все коробки передач 6-ступенчатые. Помимо этого, есть модификация «Олроуд» с увеличенным клиренсом и пластиковым обвесом (от 1 571 400 рублей) и 333-сильная S4 (от 2 402 200 рублей). Тест – ЗР, 2009, № 4.

 **от 1 298 600 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 160 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 225 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,6 с, средний расход топлива – 7,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4703×1826×1427 мм, объем багажника – 480 л.



Mitsubishi Lancer Ralliart

«Раллиарт» – по сути, упрощенная модификация «Эволюции» (от 1 499 000 рублей), которую выпускают с кузовами седан и хэтчбек («Эво» бывает только с четырьмя дверями). Обе машины приводит в движение 2-литровый двигатель, но у «Раллиарта» он выдает 241 л.с. вместо 295 у «Эволюшн». Все «раллиарты» комплектуют 6-ступенчатой автоматизированной коробкой передач с двумя сцеплениями, тогда как «Эво» – 5-ступенчатой механикой (или преселективным роботом за доплату в размере 100 000 рублей). «Эволюция» выделяется раздутыми крыльями, агрессивным обвесом и огромным спойлером на багажнике. Но ее главное отличие – в схеме полного привода с активным дифференциалом AYC в заднем редукторе (на «Раллиарт» устанавливают обычный самоблокирующийся). Активный межосевой дифференциал ACD стоит на обоих. Тест – ЗР, 2011, № 2.

 **от 1 299 000 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 241 л.с., автоматизированная КП с двумя сцеплениями, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 230 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7 с, средний расход топлива – 10 л/100 км, длина×ширина×высота – 4570×1760×1490 мм, объем багажника – 315 л.




Audi A3 quattro

По автомобильным меркам «трешка» — долгожитель: впервые трехдверку представили публике в 2003 году, пятидверку — в 2004-м (версия с бо́льшим количеством дверей в среднем дороже на 20–25 тысяч рублей). За эти годы модель пережила несколько модернизаций, последнюю — в прошлом году. Снаружи слегка изменили бамперы, оптику и зеркала, предложили несколько новых цветов и вариантов колесных дисков. Пересмотрели линейку моторов. A3 с постоянным полным приводом «Кваттро» оснащают только самым мощным двигателем (2,0 л, 200 л.с.) и роботизированной 7-ступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями. Во многом поэтому полноприводная «трешка» дороже более крупной A4 со всеми ведущими колесами. В гамме есть также 256-сильная модификация S3 (от 1 683 500 рублей). Ее, помимо робота, комплектуют 6-ступенчатой механикой. Тест — ЗР, 2008, № 8.

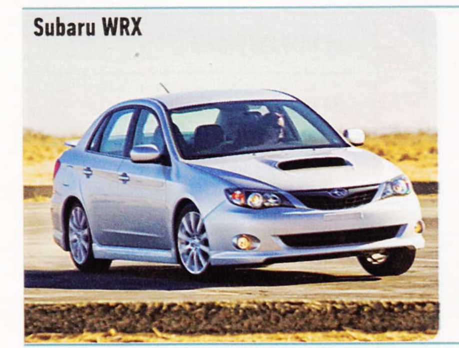
 от 1 452 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 200 л.с., роботизированная 7-ступенчатая КП, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость — 236 км/ч, разгон до 100 км/ч — 6,6 с, средний расход топлива — 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота — 4238×1765×1421 мм, объем багажника — 281 л.


Subaru WRX

У поклонников марки шильдик *WRX* вызывает трепет и уважение, ведь он ассоциируется с богатой раллийной историей японской компании. Многие спортивные наработки впоследствии внедряются в гражданские машины, за что их и ценят. Автомобили оснащают оппозитным мотором объемом 2,5 л (265 л.с.) и 5-ступенчатой МКП. Другая визитная карточка «Субару» — симметричный полный привод (межосевой дифференциал с самоблокирующейся муфтой делит крутящий момент между осями в соотношении 50:50). Трехсотсильная модификация WRX STI (от 2 088 600 рублей) в плане техники более продвинутая: тут и многорежимная система стабилизации, и система SI-DRIVE (влияет на отклик педали газа) и др. Схема полного привода такая же, как у XV и «Легаси», и зависит от выбранной коробки. Машины с 6-ступенчатой МКП дороже аналогов с 5-ступенчатой АКП на 37 000 рублей. Тест — ЗР, 2011, № 1.

 от 1 500 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 265 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость — 209 км/ч, разгон до 100 км/ч — 6 с, средний расход топлива — 10,4 л/100 км, длина×ширина×высота — 4580×1795×1475 мм, объем багажника — 368 л.


BMW 3 xDrive

«Трешку» пятого поколения представили в 2004 году. Через четыре года провели рестайлинг. Полноприводной трансмиссией «Икс-Драйв», которая объединена с системой динамического контроля устойчивости, оборудуют автомобили с бензиновыми двигателями объемом 2,5 (218 л.с.), 3,0 л (272 л.с.), 3,5 л (306 л.с.) и дизелями — 2,0 л (177 л.с.) и 3,0 л (245 л.с.). В базе их агрегатируют с 6-ступенчатой механической коробкой. За автомат с таким же количеством ступеней придется доплатить 86 800 рублей. Раздачей крутящего момента заведует многодисковая муфта с электронным управлением. Она распределяет момент в пропорции 40:60 в пользу задних колес, но при необходимости может менять это соотношение за доли секунды в любую сторону. «Икс-Драйвом» комплектуют седаны, универсалы и купе. Тест — ЗР, 2008, № 11.

 от 1 510 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,0 л, 177 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость — 224 км/ч, разгон до 100 км/ч — 8,2 с, средний расход топлива — 5,4 л/100 км, длина×ширина×высота — 4531×1817×1421 мм, объем багажника — 460 л.


Volvo S60 AWD

Новейшую версию модели шведы показали на прошлогоднем автосалоне в Женеве. По сравнению с предшественницей S60 подросла во все стороны, но выглядит компактнее за счет более коротких свесов и клиновидного силуэта. Схему полного привода с муфтой «Халдекс» оставили прежней, адаптировав программное обеспечение к новому поколению активного шасси FOUR-C с электронно-управляемыми амортизаторами (предлагают в качестве опции). Доработали и систему стабилизации, добавив датчик, измеряющий угол крена. Это позволяет предотвратить занос на более ранней стадии. Выбор двигателей небогат: 205-сильный дизельный объемом 2,4 л или 304-сильный бензиновый объемом 3,0 л (от 1 799 900 рублей). Коробка передач единственная — 6-ступенчатая автоматическая с возможностью ручного переключения. Тест — ЗР, 2010, № 7.

 от 1 599 900 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,4 л, 205 л.с., А6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость — 225 км/ч, разгон до 100 км/ч — 8,1 с, средний расход топлива — 7,3 л/100 км, длина×ширина×высота — 4628×1865×1484 мм, объем багажника — 380 л.


Audi A6 quattro

Несмотря на появление преемницы, у нас до сих пор продают полноприводные «шестерки» образца 2004 года (обновлены в 2008 году). Моторы: бензиновые объемом 2,8 л (190 и 220 л.с.), 3,0 л (290 л.с.), 4,2 л (350 л.с.) и дизельный 3,0 л (240 л.с.). Коробки передач: 6-ступенчатая МКП, роботизированная и 6-ступенчатый автомат. Типы кузова: седан и универсал. Кроме этого, производитель предлагает модификацию «Олроуд» (от 2 429 200 рублей) и 435-сильную S4 (от 3 845 000 рублей). Машины нового поколения с приводом на все колеса (от 1 934 000 рублей) первые покупатели получат уже в этом месяце. У них трансмиссия без традиционного «Торсена» — с новым межосевым дифференциалом (распределяет тягу между осями в соотношении 40:60). За доплату установят активный дифференциал между задними колесами. Тест — ЗР, 2008, № 11.

 от 1 732 800 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,8 л, 190 л.с., М6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость — 237 км/ч, разгон до 100 км/ч — 8,4 с, средний расход топлива — 8,7 л/100 км, длина×ширина×высота — 4927×1855×1459 мм, объем багажника — 546 л.

Volvo S80 AWD



Машина последнего поколения дебютировала в 2006 году. За прошедшие годы модель неоднократно обновляли – в основном техническую начинку, а во внешности ограничивались лишь легкими штрихами. Моторная гамма модификаций AWD состоит из трех агрегатов: 2,4 л (205 л.с.), 3,0 л с турбонаддувом (304 л.с.) и 3,2 л (243 л.с.). Первый потребляет солярку, остальные – бензин. Все оснащают 6-ступенчатой АКП. В приводе задних колес управляемая электроникой гидравлическая муфта «Халдекс». В обычном режиме 95% крутящего момента идет на передние колеса, а 5% – на задние, но в случае проскальзывания это соотношение меняется до 50:50. Для S80 (как и для S60) предлагают трехрежимное (Comfort, Sport, Advanced) адаптивное шасси FOUR-C. Столько же режимов работы может иметь рулевое управление. Тест – ЗР, 2009, № 5.

 от 1 749 900 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,2 л, 243 л.с., А6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 235 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,2 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4851×1861×1493 мм, объем багажника – 480 л.

Mercedes-Benz C 4MATIC



Полный привод положен только седанам с самыми мощными V-образными бензиновыми «шестерками» объемом 3,0 л (231 л.с.) и 3,5 л (272 л.с.) в тандеме с 7-ступенчатой АКП (раздатка интегрирована в коробку). Система 4MATIC четвертого поколения делит крутящий момент между передней и задней осями в пропорции 45:55 (раньше было 40:60). За это отвечает планетарный межосевой дифференциал повышенного трения. При пробуксовке момент переносится с быстро вращающейся оси на более медленную. Электронная система распределения крутящего момента 4ETS (составная часть ESP) за счет притормаживания буксующего колеса (или оси) пропорционально увеличивает момент на другом (другой), тем самым имитируя блокировки межколесных и межосевого дифференциалов. На скользком покрытии (коэффициент сцепления ниже 0,3) трансмиссия блокируется механически. Тест – ЗР, 2008, № 7.

 от 1 750 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,0 л, 231 л.с., А7, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 246 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,2 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4581×1770×1447 мм, объем багажника – 475 л.

Infiniti G37x



Японский седан с литерой *G* в индексе показали в 2007 году, в 2009-м его освежили. Внешне автомобиль изменился не сильно – иные бамперы, оптика, решетка радиатора. Внутри обновили центральную консоль, поменяли подсветку приборов и предложили новые оттенки оформления интерьера. Модификации с полным приводом ATESSA E-TS (крутящий момент к передним колесам подается с помощью электромагнитной муфты, которая при недостаточном сцеплении покрышек может быть жестко заблокирована) комплектуют единственным и самым мощным 330-сильным 3,7-литровым двигателем (с системой изменения подъема клапанов VVEL), который раньше был прерогативой двухдверного купе. Мотор агрегатируют с 7-ступенчатым автоматом с функцией ручного переключения и спортивным режимом. На выбор предлагают четыре комплектации. Тест – ЗР, 2009, № 9.

 от 1 818 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 6 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,7 л, 330 л.с., А7, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 240 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6 с, средний расход топлива – 12,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4780×1770×1470 мм, объем багажника – 430 л.

Volkswagen Passat CC 4Motion



Дебютировавший в 2008 году в Детройте «Пассат CC» существенно отличается от одноименного седана. У них почти нет общих кузовных деталей, при этом комфортное четырехдверное купе длиннее (на 27 мм), шире (на 36 мм) и ниже (на 50 мм) донора. Полноприводная трансмиссия с «Халдексом» последнего поколения – прерогатива только самой мощной и дорогой версии с 3,6-литровым V-образным 6-цилиндровым двигателем мощностью 300 л.с., работающим в паре с 6-ступенчатой автоматизированной коробкой передач DSG. В обычном режиме гидравлика поддерживает преднатяг муфты, передавая небольшую часть (зависит от условий движения) крутящего момента на задние колеса, но в случае необходимости (например, при пробуксовке передних) может довести этот показатель до 100%. Тест – ЗР, 2009, № 9.

 от 1 887 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,6 л, 300 л.с., автоматизированная с двумя сцеплениями, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 5,6 с, средний расход топлива – 10,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4799×1855×1417 мм, объем багажника – 532 л.

Cadillac CTS AWD



Один из главных козырей «американца» – конечно, дизайн: самобытности и оригинальности ему не занимать. По сравнению с предшественником у CTS значительно улучшилось качество отделки салона. «Кадиллак» оснащают двигателем объемом 3,6 л (304 л.с.) с непосредственным впрыском и регулируемыми фазами газораспределения, который комплектуют 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Привод на передние колеса обеспечивает многодисковая муфта с электронным управлением, которая при необходимости способна перебросить на них до 100% крутящего момента (в обычном режиме – соотношение 30:70 в пользу задней оси). Улучшить управляемость призваны также система стабилизации, способная (в зависимости от обстановки) подтормаживать колеса, и рулевое управление с переменной производительностью. Тест – ЗР, 2008, № 7.

 от 1 915 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,6 л, 304 л.с., А6, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 225 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,7 с, средний расход топлива – 11,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4860×1842×1463 мм, объем багажника – 373 л.



ПАРА ПУСТЯКОВ

Итоги работы специалистов по диагностике в столичных техцентрах АВТОВАЗа подводит **Игорь Теременко**.

Работу фирменных СТО проверяли по основным параметрам, которые представлены в таблице. Помимо прочего, каждому дилеру предложили отыскать ряд организованных нами простеньких неисправностей: недостаточно надежно закрепленное колесо, неработающие стоп-сигнал и звуковой, «дырявый» вакуумный усилитель тормозов, отсутствие жидкости в бачке омывателя (невозможно проверить работу системы), сниженное давление в одной из шин. Для этого под видом обычного клиента с улицы мы пытались заказать услугу комплексной диагностики. Как оказалось, вазовские сервисмены с этим понятием не знакомы. Пришлось разложить все по полочкам, то есть попросить провести компьютерную диагностику двигателя, инспекцию тормозной системы и проверить работоспособность электрооборудования.

СДЕЛАЙ САМ

Такого девиза придерживаются в «Темп Авто-М», что на Краснобогатырской улице. Сначала клиента просят загнать автомобиль на мойку, затем в цех, после чего предлагают самостоятельно заполнить бланк заказ-наряда. А чтобы он, чего доброго, не отнесся к работе спустя рукава, документы на машину предусмотрительно изымают «на ответственное хранение». В производственном цикле владельца пока не задействуют, но дело к тому идет, ибо штатные слесаря трудятся нехотя, будто из-под палки. Их энтузиазма хватило только на то, чтобы заменить лампу стоп-сигнала и подкачать спущенное колесо. В остальном, заверили нас, состояние авто практически идеальное.

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

Посчитав, будто лозунг «Клиент всегда прав» безнадежно устарел, персонал «Мега Моторс» на Новомосковской улице решил действовать от обратного. Обязанность культивировать

в посетителе чувство вины возложена на приемщика. Он на своем поприще преуспел, всячески выставляя клиента дураком. Резон ясен: бестолковый заказчик должен платить, а уж профессионал сам разберется, что к чему. И деваться некуда – трансфер до метро не предусмотрен. К счастью, долго томиться нам не пришлось: спецы уложились в обещанное время. Однако оказалось, что здесь не любят не только клиентов, но и свою работу: из заложенных в машину скрытых неисправностей нашли только две.

ДЕМБЕЛЬСКИЙ АККОРД

«Бош Сервис Москва-Сити» (улица Ермакова Роща) громкое имя не опозорил. Мастер окинул взглядом машину, сделал какие-то отметки и предложил пройти в клиентскую. Зону отдыха и цех разделяет стеклянная перегородка, поэтому наша «Калина» была будто на ладони. Слесаря трудились грамотно и слаженно, как принято в настоящем сервисе, без задержек передавая автомобиль с одного поста на другой. Работу закончили даже раньше срока, успев найти и устранить все заложенные дефекты. Этого дилера можно бы смело рекомендовать друзьям... Увы, наше посещение пришлось на его последние деньки: вскоре центр прекратил свое существование. Лучшее – враг хорошего?

НА ГЛАЗОК

На звание предприятия высокой культуры производства компания «Техремонт», что на Дмитровском шоссе, явно не претендует. Мастер даже не осматривает вновь прибывшую машину, а сразу загоняет ее в цех. Удобства для клиентов здесь практически отсутствуют. Место отдыха находится рядом с въездными воротами, на семи ветрах, а кургузый диван на наплыв посетителей явно не рассчитан. Туалет проще отыскать по координатам GPS, нежели с помощью примитивных указателей. Диагностика длилась всего 30 минут, но рекорд скорости оказался единственным достижением: кроме шипящего на весь цех усилителя тормозов,



В «Темп Авто-М» клиент перевоплощается то в перегонщика, то в приемщика.

Куда уходит вода при отсутствии кулера, можно только догадываться.

Самые высокие расценки на диагностику – в «Мега Моторс».





«Бош Сервис Москва-Сити» – лучший по результатам нашего рейда.

Накал страстей в техцентре приводит к пожару!



«Техремонт» обслуживает машины хоть и плохо, зато быстро.

В ином сервисе туалет можно сыскать только с помощью навигатора.

здесь ничего не обнаружили. Похоже, не нашлось охотников серьезно повозиться с грязной машиной.

ДЕЛУ ВРЕМЯ

Найти дилерский центр «Диомарис», занявший часть территории бывшего таксопарка на Ташкентской улице, удалось только через 10 минут активных поисков – ни указателей, ни вывесок. А ведь арендаторов, в том числе занятых ремонтом авто, там пруд пруди! Мойка одна на всех, так что следующие три четверти часа проторчали в общей очереди. Вот вам и предварительная запись! Впрочем, жизнь постепенно наладилась: приемщик оказался грамотным и внимательным, слесаря – опытными. Удачное сочетание дало обнадеживающие плоды: здесь отгадали почти все наши загадки, лишь колесо подкачать не удосужились.

До идеала вазовским сервисам, конечно, еще далеко. Складывается впечатление, что большинство работает как придется, без четких инструкций и правил. Конечно, наладить послепродажное обслуживание не пара пустяков, но заняться этим необходимо. И лучше поздно, чем никогда! **ЗР**

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Темп Авто-М»	«Мега Моторс»	«Бош Сервис Москва-Сити»	«Техремонт»	«Диомарис»
УДОБСТВА ДЛЯ КЛИЕНТОВ					
Указатели на прилегающих улицах	+	+	+	+	-
Наличие поста приемки-выдачи автомобиля	-	-	-	-	-
Трансфер	+	-	-	+	-
ДИЛЕРСКИЙ ЭТИКЕТ					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	+	+
Отношение к клиенту	-	-	+	-	+
Разъяснение предстоящих сервисных работ и выдача рекомендаций	-	+	+	-	+
СОБЛЮДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТ					
Соответствие заявленного и действительного платежей	+	+	+	+	+
Продолжительность работ в сравнении с заявленным временем	+	+	+	+	+
Наличие мойки в технологической цепочке	+	+	+	-	+
ИСПРАВЛЕНИЕ НЕЗАЯВЛЕННЫХ ДЕФЕКТОВ					
Завернуть гайку (болт) колеса	-	-	+	-	+
Стоп-сигнал	+	+	+	-	+
Давление в шинах	+	-	+	-	-
Проверка омывателя	-	-	+	-	+
Клапан вакуумного усилителя тормозов	-	+	+	+	+
Звуковой сигнал	-	-	+	-	+
ИТОГО (максимум – 15)	**8**	**8**	**13**	**6**	**11**

Примечание. «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги.

Скромность, разумеется, украшает, но как понять, что вы приехали именно в «Диомарис»?





Кафе на территории бывшего таксопарка готово принять всех желающих.



СКИДОК ХВАТИТ НА ВСЕХ

АВТОВАЗ продлевает действие собственной кредитной программы «ЛАДА Финанс – LADA в кредит» до 20 декабря 2011 года. Это предложение делает доступными машины семейств «Калина» и «Приора» прошлого и нынешнего годов выпуска. Особенность программы – скидка 3,9%, за счет которой снижаются выплаты по кредиту.

Желающий купить автомобиль должен заплатить первоначальный взнос в размере от 10% его стоимости (можно воспользоваться свидетельством об утилизации) и выбрать срок кредитования (от года до шести лет) в соответствии с условиями банков-партнеров. Процентная ставка – от 2,33 до 20% годовых.

Программа работает у большинства официальных дилеров «Лады». С апреля 2009 года по этой схеме реализовано свыше 70 000 машин.

ФИРМЫ ГАРАНТИРУЮТ

Изменились условия гарантии на бюджетный «ЗАЗ-Шанс»: ныне ее срок – четыре года или 120 000 км пробега. Правда, владельцам машин придется выполнять обязательное условие – плановое ТО через каждые 10 000 км или полгода.

Цены на «Шанс» стартуют с 240 000 руб. За эти деньги можно купить седан с 1,3-литровым мотором.





УАЗ увеличил срок гарантии на модели «Патриот», «Патриот-Спорт» и «Пикап». Теперь она равна трем годам или 100 000 км пробега. Новшество распространяется на автомобили с VIN-номером от 316300B0006560.

«ХОВЕР» ПОСВЕЖЕЛ



За 699 000 руб. можно купить рамный вседорожник «Грейт Уолл-Ховер Н5». От предшественника Н3 новинка отличается дизайном передней части и интерьером. В базовой комплектации: полный привод, две подушки безопасности, ABS с EBD, климат-контроль, CD-магнитола, 17-дюймовые легкосплавные колеса, кожаный салон и электропривод передних сидений. Под капотом 2,4-литровое «сердце» мощностью 136 л.с.

ПРИБАВЛЕНИЕ В СПИСКЕ

Производимый в Санкт-Петербурге «Хёндай-Солярис» включили в перечень участников программы утилизации. Теперь сертификат номиналом 50 000 руб., полученный владельцем в обмен на сданный в утиль автомобиль полной массой до 3,5 т, изготовленный до 2000 года и находящийся в собственности более 12 месяцев, можно использовать для покупки нового корейского седана у любого из 127 фирменных дилеров.

«Хёндай-Солярис» предлагают в пяти комплектациях. Начальная цена – 379 000 руб.





УВЕРЕНЫ В КАЧЕСТВЕ

С нового года увеличен срок гарантии на автомобили «Шевроле». Теперь он составляет три года или 100 000 км пробега. Кроме этого, каждый клиент получает шестилетнюю гарантию от сквозной коррозии кузова. Первым автомобилем, который можно купить по новым условиям, стал «Шевроле-Спарк». В начальной комплектации Base он стоит от 379 000 руб.



ПОМОЩЬ ПРИДЕТ

С конца января начала действовать программа помощи на дорогах Suzuki Assistance. Услуга адресована в основном владельцам новых автомобилей «Сузуки», проданных официальными дилерами с 17 января 2011 года. Но определенные преференции предоставляются и владельцам машин, стоящих на гарантии. За помощь на дороге отвечает компания «Мондиаль Ассистанс».

Владельцы новых автомобилей в случае аварии или поломки могут рассчитывать на небольшой ремонт на месте (замена колеса, вскрытие заблокированных дверей и прочее), эвакуацию до ближайшего сервиса и телефонную консультацию специалиста, а кроме того, на ответственное хранение и такси до места назначения. Все услуги предоставляют бесплатно в течение года.

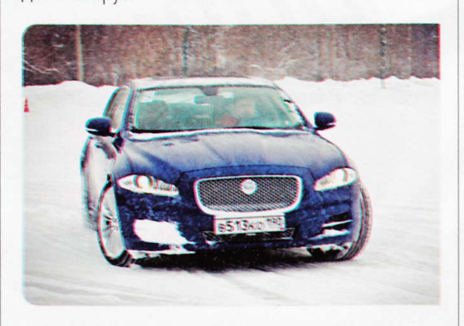
Для каждой из гарантийных машин, купленных до указанной даты, программа действует только в случае, если авто не может самостоятельно передвигаться из-за неисправности, подпадающей под условия гарантии.

Услуга не распространяется на автомобили с пробегом выше 100 000 км.

«КОШКИ» НА ЛЬДУ

Компания «Ягуар» впервые представила журналистам зимний курс водительского мастерства Jaguar Experience. Занятия проводились на льду, что дало возможность участникам тренинга отточить технику экстренного разгона и торможения, восстановления управляемости, движения в заносе, вращении и овладеть эффектным полицейским разворотом.

Полный курс школы «Ягуар» включает три уровня подготовки: ознакомительный, базовый и продвинутый. Продолжительность ознакомительного курса – 3 часа, базового – 9, продвинутого – 12 часов. Стоимость обучения – от 60 000 до 80 000 руб.





ЦЕНЫ НЕ ЖДУТ

В 2010 году интернет-порталом SmartUS.ru было обработано более 6 млн. объявлений о продаже подержанных машин во всех регионах России. Полученные результаты могут разочаровать желающих купить неновый автомобиль. С января по декабрь 2010 года среднерыночная цена подержанной машины выросла на 55,1% (с 465 599 до 722 073 руб.). Столь существенный рост портал объясняет не гигантской инфляцией, а увеличением рыночной доли автомобилей премиум-класса. Самое скромное увеличение стоимости произошло в сегменте «до трех лет»: 13,5%. Вероятно, сказалось влияние минувшего кризиса. Владельцы не спешат расставаться со своими машинами, предпочитая эксплуатировать их дальше. Покупатели же склонны подождать либо добавить денег и приобрести новую машину.

Сегмент автомобилей среднего класса с января по декабрь подорожал на 19,9%, а вот люкс-класс – на целых 43%. Отечественные автомобили поднялись в цене на 35,5% (с 136 373 руб. в январе до 184 721 руб. в декабре).

ИЗМЕНЕНИЕ СРЕДНЕМЕСЯЧНЫХ ЦЕН НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ в 2010 году, руб.

Возраст машин, лет	0–3	3–5	5–7	7–10
Январь	805 815	538 044	422 426	302 181
Февраль	854 852 (6,1%)	547 427 (1,7%)	415 345 (–1,7%)	296 525 (–1,9%)
Март	874 370 (2,3%)	600 295 (9,7%)	466 429 (12,3%)	335 389 (13,1%)
Апрель	845 205 (–3,3%)	621 905 (3,6%)	482 734 (3,5%)	364 604 (8,7%)
Май	918 792 (8,7%)	648 083 (4,2%)	491 468 (1,8%)	359 636 (–1,4%)
Июнь	937 672 (2,1%)	681 363 (5,1%)	513 508 (4,5%)	369 577 (2,8%)
Июль	940 400 (0,3%)	739 178 (8,5%)	547 891 (6,7%)	386 616 (4,6%)
Август	1 025 846 (9,1%)	813 505 (10,1%)	565 673 (3,2%)	391 616 (1,3%)
Сентябрь	961 214 (–6,3%)	731 076 (–10,1%)	524 433 (–7,3%)	387 940 (–0,9%)
Октябрь	942 382 (–2,0%)	744 487 (1,8%)	557 175 (6,2%)	395 029 (1,8%)
Ноябрь	989 654 (5,0%)	726 767 (–2,4%)	547 841 (–1,7%)	392 361 (–0,7%)
Декабрь	914 642 (–7,6%)	678 828 (–6,6%)	545 299 (–0,5%)	398 512 (1,6%)
Изменение за год	13,5%	26,2%	29,1%	31,9%

ВЫГОДНЫЕ СТАВКИ

«Фольксваген» и Сбербанк продлевают специальную программу кредитования. Новые процентные ставки по кредитам более выгодны для клиентов, чем действующие ставки, предлагаемые в рублях. Кроме этого, теперь доступны и другие скидки.

Основные условия программы: первоначальный взнос от 15%, процентная ставка от 13,05% годовых в рублях, срок кредита – от 3 до 60 месяцев, срок рассмотрения заявки – от двух до пяти рабочих дней.

КАПИТАЛЬНЫЙ РАСХОД

Автомобиль тратит средства владельца, даже если не выезжает из гаража. Возрастные потери в малом классе подсчитывал **Игорь Теременко**.

В масштабах теста сильнее всех обесценился «Ситроен-С3». По отзывам владельцев, недостатки этой модели – невысокая надежность и маленькая, двухлетняя гарантия. Но есть и достоинства: умеренная стоимость запчастей и расходников, а также весьма малая вероятность угона, что обусловливает разумную цену полиса каско. Спрос на вторичном рынке ограничен, автомобили продаются мучительно долго – 35–45 дней. Зато найти подержанный экземпляр в хорошем состоянии не составит труда.

«Опель-Корса» опередил С3 лишь на десятые доли процента. Ощутимые минусы этой модели – очень дорогие кузовные детали и возможные проблемы с электроникой. Ответственность производителя заканчивается через те же два года. Расходные материалы предлагают по доступным ценам, а большинство запчастей можно купить в день обращения. Угонщиков этот автомобиль не интересует, что дает возможность сэкономить на полисе каско. Реализовать «Корсу» в короткий срок не удастся, на это уйдет в среднем от 25 до 30 дней.

Владельцы «Тойоты-Ярис» теряют меньше, хотя и здесь недостатков хватает. Главный – дорогое железо. В списках угонных авто «Ярис» почти не фигурирует, тем не менее снижать стоимость каско страховщики не торопятся. Однако раскрученный бренд, дешевые расходники, изобилие запчастей и трехлетняя гарантия позволяют поддерживать высокие цены на вторичном рынке. Спрос на «ярисы» не ажиотажный, зато стабильный: автомобиль можно продать в среднем за 15–20 дней.

Потери при продаже «Лады-Калина» окажутся еще меньше. Главный козырь машины – доступный и недорогой сервис. К тому же большинство запчастей можно приобрести на любом рынке по приемлемым ценам. Дополняет картину солидная гарантия – трехлетняя. Интерес угонщиков к этому автомобилю высок, «Калина» лидирует в списке угонов среди прочей продукции АВТОВАЗа. На рынке такой товар не застаивается, машина уходит за 7–10 дней.

Выгоднее всего можно продать подержанный «Гетц». Потенциальных покупателей модели не отпугивают завышенные цены на запчасти и их дефицит, а также некоторые конструктивные недоработки. Людей из криминальной среды автомобиль не интересует, что позволяет не сильно тратиться на защиту от угона. В продаже автомобиль долго не застаивается, среднее время реализации – от 8 до 12 дней. Машина весьма популярна среди новичков, так что найти образец, не побывавший в кузовном ремонте, весьма затруднительно. ЗР

КАК СЧИТАЕМ

Снижение стоимости по годам подсчитываем на основании анализа более чем 1000 объявлений о продаже автомобилей в схожих комплектациях. Просуммировав данные, вычисляем средний по стране показатель для каждой модели определенного года выпуска. Цифры, разумеется, ориентировочные – нюансы наша статистика не учитывает.



CITROEN C3

Год выпуска	2010**	2009	2008	2007	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	599 600	436 500	394 300	340 660	337 250	299 300	
Уценка, %*	0	27,2	9,7	13,6	0,8	12,8	64,1

OPEL CORSA

Год выпуска	2010	2009	2008	2007	2006**	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	583 960	490 560	440 700	402 360	350 100	295 360	
Уценка, %	0	16	10,2	8,7	13	15,6	63,5

*Потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным Smartus.ru. **Смена поколения модели.



TOYOTA YARIS

Год выпуска	2010	2009	2008	2007	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	685 920	541 000	500 780	447 400	426 100	353 540	
Уценка, %	0	21,1	7,4	10,7	4,8	17	60,8



LADA KALINA

Год выпуска	2010	2009	2008	2007	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	288 540	266 194	233 660	206 100	183 700	166 500	
Уценка, %	0	7,7	12,2	11,8	10,9	9,3	51,9



HYUNDAI GETZ

Год выпуска	2010	2009	2008	2007	2006**	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	394 990	373 000	371 150	349 200	318 400	291 880	
Уценка, %	0	5,6	0,5	5,9	8,8	8,3	29,1



ПЕРЕЛОМНЫЙ МОМЕНТ

Максим Сачков

«ЛАДА-КАЛИНА»
- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2008
- В эксплуатации «За рулем» – с июня 2008
- Предыдущие публикации в журнале: 2008, № 9; 2009, № 2, 9, 11; 2010, № 6, 7
- Пробег на момент отчета – 65 000 км

Критический рубеж редакционная «Калина» прошла, и после двух лет жизни у нее наступила... нет, не зрелость, а неожиданная старость. Первое время машина заслуживала похвалы, соперничая в надежности с иномарками. Но в последние 15 000 км неисправности посыпались как из рога изобилия.

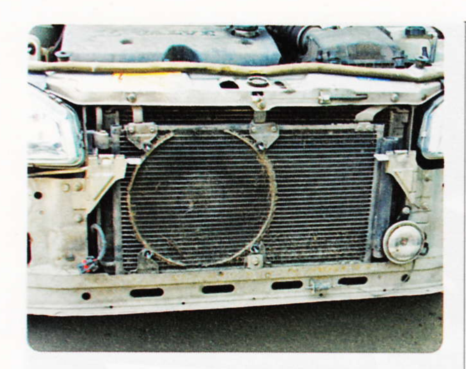
Открыл черный список генератор. Правда, «Калина» честно дотянула на последнем заряде до сервисного центра. Уже на подъезде из-за низкого напряжения в бортовой сети стал периодически отказывать электроусилитель руля (ощущения, кстати, не из приятных), но лампочка, сигнализирующая об отсутствии зарядки, так и не загорелась.

Вскрытие показало, что неисправен диодный мост. В придачу обнаружили увеличенный люфт в подшипниках. Место штатного 80-амперного занял более мощный (90 А) генератор ржевской фирмы «Промо». Энергоснабжение восстановили, одновременно «Калина» избавилась еще от одной неприятности. Раньше при повышенном энергопотреблении (включены фары, обогрев заднего стекла, кондиционер) чувствительно гуляли обороты холостого хода, иногда мотор даже глох. Прибавка в силе тока помогла решить проблему. Кстати, в каталоге КЗАТЭ (поставщик генераторов на конвейер АВТОВАЗа) люксовым «калинам» и «приорам» предписан 115-амперный агрегат.

Аномально жаркое лето вынудило вновь заглянуть к ремонтникам. На сей раз – чтобы промыть радиаторы кондиционера и системы охлаждения двигателя. В пробках указатель температуры жидкости уверенно уходил в красную зону. Чтобы вернуть его в норму, приходилось выключать кондиционер и позорно опускать стекла. Водные процедуры пошли радиаторам на пользу, хотя в столь жестких условиях даже с чистыми теплообменниками система охлаждения «Калины» работала на пределе.

Чуть жара спала, двигатель стал пускаться через раз. Ситуация усугублялась постепенно, пока универсал снова не оказался перед воротами сервиса. Диагностика показала, что бензонасос не качает топливо. Но это была лишь вершина айсберга, истинная причина скрывалась в штатной противоугонке, блокирующей подачу бензина. Дальнейшая проверка выявила главного виновника. Это... ключ зажигания, в котором накрылся управляющий чип. Найти в продаже сменную головку мне не удалось до сих пор – в магазинах разводят руками. Официальные дилеры предлагают более удобный для них способ: поменять разом замок зажигания и блоки управления, что выливается в неслабую копеечку. Но я еще не теряю надежды, ведь в кармане лежит исправный обучающий ключ, которым я завожу мотор, в то время как старый использую для постановки автомобиля на охрану.

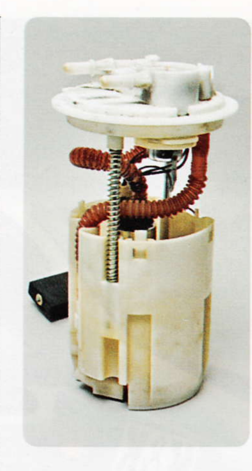
Через некоторое время «Лада» опять стала плохо заводиться – на это ей теперь требовалось несколько секунд. На сей раз причина была именно в бензонасосе. После выключения двигателя топливо через него уходило обратно в бак, рабочее давление в магистрали падало. Нашли протертую фиксатором дырочку в трубке, установленной в корпусе насоса. Обрадовались, поменяли трубку, фиксатор подвинули... но неисправность осталась. Обновили насос в сборе, однако и на этом трудности не закончились. При выезде из ворот сервиса «Калина» заглохла, а под машиной натекла лужица бензина. Сделанный с оглядкой на западные аналоги замок отводной трубки копировал зарубежные изделия только формой,



Столько грязи налипло на радиаторы за два года эксплуатации. Чтобы нормально промыть соты, сняли бампер и, как можно догадаться по характерному отпечатку, вентилятор.

В пульте управления ключа спрятан чип, чей сигнал распознает иммобилайзер и дает команду на пуск двигателя. Чип сломался, поэтому приходится возить с собой два ключа: с пульта открываю двери, а обучающим (с красной меткой) завожу мотор.





Неудачно установленный фиксатор регулятора давления протер шланг бензонасоса. После устранения возможной причины проблема пуска мотора осталась. Выявить неисправность без тестового стенда оказалось невозможным, поэтому заменили узел в сборе.

Вместе с генератором поменяли и его приводной ремень, чтобы не делать лишнюю работу на ближайшем ТО-60 000. На заводском ремне, поставляемом фирмой «Гейтс», мы не обнаружили никаких серьезных повреждений, поэтому раньше предписанного срока обновлять его нет смысла.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНА»
(0–65 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–50 000 км)	152 591
Из них на бензин (А95)	50 930
Расходы на содержание (50 000–65 000 км)	48 503
Из них на бензин (средний расход – 8,1 л/100 км)	30 198
ТО-60 000 (только материалы)	3490
Лампы фар и фонарей	310
Генератор	3750
Ремень генератора	485
Бензонасос в сборе	2580
Опоры передних стоек и подшипники	1300
Опоры передних стоек SS20 и подшипники + работа + сход-развал	6390
Общие расходы (0–65 000 км)	201 094
Стоимость 1 км пробега	3,09

Новые опоры передних стоек с подшипниками прослужили всего тысячу километров – они снова начали стучать. Установили опоры самарской фирмы SS20.



но не качеством. Вот и получилось – надел трубку на штуцер, раздался характерный щелчок, но мягкий пластиковый зажим не держится и предательски соскальзывает. Аккуратно подогнули усики – вроде зацепился. Ох, как же хорошо было с резьбовыми соединениями: пускай долго крутишь, зато потом спокойно едешь.

Недоброкачественные детали – похоже, вечный бич отечественных машин. Причем если бракованные комплектующие на конвейер попадают нечасто, то в запчасти... Пожалуйста, дважды меняли верхние опоры передних стоек. Балаковские резинометаллические изделия в паре с подшипниками SKF через несколько сотен километров стали издавать пугающий стук при вращении руля. Не исключено, что подделка, хотя внешний вид и фирменная упаковка опасений не вызвали. Пришлось раскошелиться на самарские SS20. Чтобы полностью обезопасить себя от брака, комплектующие установили у официального дилера. С тех пор универсал прошел более 5000 км без нареканий.

По закону подлости все эти неисправности посыпались после 50 000 км, когда закончился гарантийный период. Возможно, из-за жестких 60-часовых испытаний на максимальной скорости некоторые поломки у редакционного универсала случились раньше, чем у других «калин». Тем не менее чистая стоимость километра пробега еще подросла. Правда, сейчас цены на подержанные «калины»-универсалы очень выгодные (с точки зрения продажи) и с учетом потери стоимости этот показатель снизился с момента последнего отчета почти на полрубля – до 4,11 руб./км. Вот и задаешься вопросом: продавать или подождать? ЗР





FIAT LINEA

- Изготовитель – «Соллерс-Кама»
- Год выпуска – 2010
- Стоимость – 579 900 руб.
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2010
- Предыдущие публикации в журнале: 2010, № 9, 10
- Пробег на момент отчета – 9400 км

ОН ЕЩЕ ПОБЕГАЕТ...

Не все автомобили, участвовавшие в прошлогоднем марафоне «60 часов «За рулем», добрались до финиша – после столкновения с косулей «ФИАТ-Линия» сошел с дистанции (ЗР, 2010, № 10). Дальнейшей судьбой машины озаботился **Игорь Теременко**. Фото **Александра Батыру**.

На первый взгляд, повреждения не казались фатальными: стекла целы, работает большинство электроприборов, двигатель заводится. Автомобиль скорее жив – будем спасать! Хотя случай явно не гарантийный, решаем отправить ФИАТ на рекомендованный производителем дилерский сервис. Во-первых, там трудятся наиболее квалифицированные специалисты. Во-вторых, дилеру проще достать запчасти для пока еще редкой у нас машины. Да и за каменной спиной официального представителя как-то спокойнее. Увы, надежды не оправдались – в течение месяца мастера удосужились провести лишь поверхностный визуальный осмотр (интересно, сколько лет при таких темпах им понадобилось бы на ремонт?). Его итоги озадачили: предварительная смета потянула аж на 380 000 рублей! Скрытые же дефекты предположительно увеличивали сумму еще тысяч на восемьдесят. Да это же две трети стоимости новой машины! Грабеж, решили мы, и принялись за дело самостоятельно.

Прежде всего «Линию» предстояло поставить на колеса. Ради этого заварили лопнувший поворотный кулак, демонтировали полуразвалившийся привод, выпрямили рулевую тягу и поправили еще кое-что по мелочи. Закатив машину на подъемник, мы удалили с кузова все лишнее и смогли, наконец, увидеть картину повреждений во всей полноте. Геометрия кузова, к счастью, не пострадала – львиную долю восстановительных работ должны были составить слесарные. Покрасить требующие замены кузовные детали предполагалось на стороне. Свой труд мы оценивать не стали (зарплата покроет!), а вот смету затрат на приобретение запчастей составить пришлось.

Как выяснилось, в одном известном интернет-магазине и цены на 5–10% ниже, чем у дилера (а при нашем объеме пообещали скинуть еще 10%), и в наличии было почти все необходимое. В дефиците оказались только подушки безопасности: ждать их предстояло не то два, не то три месяца.

Но и эти цифры (см. таблицу) оптимизма не прибавили. Получилось дешевле, чем у официалов, но все-таки чересчур. За эти деньги можно найти новую машину классом пониже. Особенно потрясла стоимость преднатяжителей ремней и подушек безопасности – едва не половина цены всех запчастей! Дóроги нынче средства спасения. И проигнорировать не получится: не запихивать же сработавший элемент назад! Видимость благополучия создать можно, но даже себя любимого на таком авто возить боязно, а уж продавать другим и вовсе неприлично. Увы, но и своими руками восстанавливать «Линию» резона нет.

Если не ремонтировать, то, значит, продавать. Наиболее выгодный

вариант реализации раскуроченной техники – по частям – в данном случае не годился. Такие машины в России пока что легко по пальцам пересчитать, и ждать, пока владельцы раскупят заготовленные нами запчасти, можно до бесконечности. Выход один – выставлять на торги «как есть».

Стартовую цену проще всего определить в Интернете, надо лишь отыскать похожее объявление. Нам вновь не повезло – ни одной битой «Линии» в Сети не оказалось. Пришлось действовать методом тыка. Суть способа примитивна: назначив достойную, по нашему мнению, цену, постепенно снижаем ее до возникновения спроса. Начав с 350 000 рублей, закончили мы на отметке 200 000 – на этом рубеже появился первый клиент. Внимательно осмотрев останки и сделав пометки в блокноте, он удалился для раздумий. Серьезных звонков больше не было, и мы уже усомнились в успехе мероприятия, но покупатель все же решился и мы ударили по рукам. Позже он признался, что берет авто под восстановление «без излишеств» с последующей перепродажей. Ничего не поделаешь – пока есть спрос на такие машины, будет и предложение.

Мы в очередной раз убедились, что современные автомобили все чаще переходят в разряд одноразовых – восстанавливать их после сколько-нибудь серьезной аварии становится хозяину нецелесообразно. И хотя большинство автомобилистов в душе недолюбливают страховщиков, без их услуг сегодня, пожалуй, уже не обойтись. **ЗР**

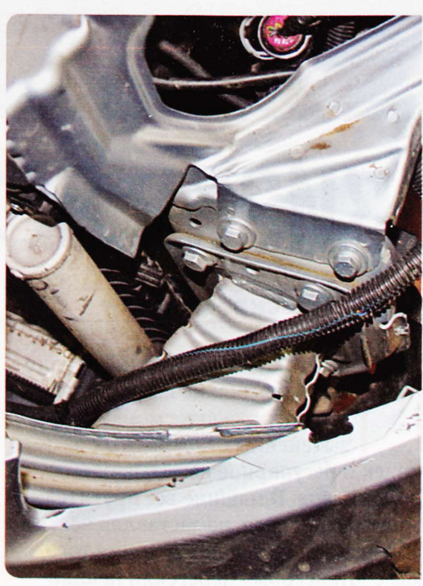
СТОИМОСТЬ РЕМОНТА FIAT LINEA, руб.

Бампер передний	10 481 (8000)*
Верхняя решетка переднего бампера	693
Переднее левое крыло	5850 (6000)
Капот	16 650 (8000)
Водительская дверь	(10 000)
Левый передний подкрылок	2300
Левая противотуманная фара	2500
Решетка противотуманной фары	1900
Левая блок-фара в сборе	8460
Бачок омывателя в сборе	2170
Расширительный бачок	1980
Подрамник передней подвески	30 300
Левая стойка передней подвески в сборе с опорным подшипником	7740
Нижний левый рычаг передней подвески с шаровой опорой	4140
Левый поворотный кулак	11 430
Стойка стабилизатора передней подвески	1300
Стабилизатор передней подвески	6480
Левая полуось в сборе со ШРУСами	15 210
Левый передний тормозной шланг	370
Левая рулевая тяга в сборе с наконечниками	3400
Передние тормозные диски (правый, левый)	12 060
Подушка безопасности водителя	49 700
Подушка безопасности пассажира	45 900
Преднатяжители ремня безопасности (правый, левый)	28 400
ИТОГО	**269 414 (32 000)**
Общая сумма затрат на ремонт	**301 414**

**В скобках – стоимость малярных работ, проведенных вне ТЦ «Тушино».*









Сработавшие подушки безопасности – самая дорогостоящая неприятность.

Геометрия кузова не пострадала, лонжерон сохранил прежнюю форму.

Трудно поверить, что от столкновения с косулей лопнул поворотный кулак.

Смещенное левое переднее крыло мешало открыть водительскую дверь, его пришлось демонтировать.



MITSUBISHI LANCER

- Изготовитель – «Мицубиси», Япония
- Год выпуска – 2007
- В эксплуатации «За рулем» – с октября 2007
- Предыдущие публикации в журнале: 2007, № 12; 2008, № 1; 2009, № 4; 2010, № 4
- Пробег на момент отчета – 90 000 км

ЖИЗНЬ БЕЗ ГАРАНТИИ

Сергей Воскресенский

Пока в нашей совместной жизни ничего особо не изменилось: заправки, редкие мойки, пара замененных габаритных лампочек и регулярное наматывание километров. В машине все крутится, живет, заводится, не заставляя часто обращаться на сервис. А кроме того, мы с «Лансером» пересекли невидимую, но важную черту. После окончания гарантии нас как-то перестало тянуть на официальный сервис. Ведь поменять лампочку или довести до необходимого уровень антифриза в бачке, оказавшийся после замены подозрительно низким, можно и самому. Но трудоемкие работы мы по-прежнему намерены доверять фирменному сервису.

ТО-75 000 км прошло на удивление буднично и обошлось даже дешевле, чем планировал. Были, правда, предположения, что придется протачивать задние тормозные диски, но мастера сказали, что все в порядке. Задние колодки тоже остались на месте. Обслуживание стоило чуть более 10 000 рублей и окончилось уверениями сервисменов, что в машине все идеально. «Лансер» временами просто удивлял равномерностью износа большинства расходных деталей.

Новые шины «Мишлен-Энерджи», приобретенные в самый разгар осенней непогоды, здорово справляются с аквапланированием, что ни в какую не давалось изношенным почти до нуля «данлопам», еще заводским. А вдобавок с новой резиной поубавилось шумов и стуков, к которым склонна задняя подвеска на мелких неровностях. Да и управляемость автомобиля стала немного интересней.

Первый предупредительный сигнал, что «Лансер» слегка устал, последовал, когда одометр немного перевалил за 80 000 км. Что-то противно задребезжало в выпускной системе, причем только на непрогретой машине. Предположения об оторванных перегородках в глушителе не подтвердились. Все оказалось проще: трещина на стыке глушителя и выпускной трубы.

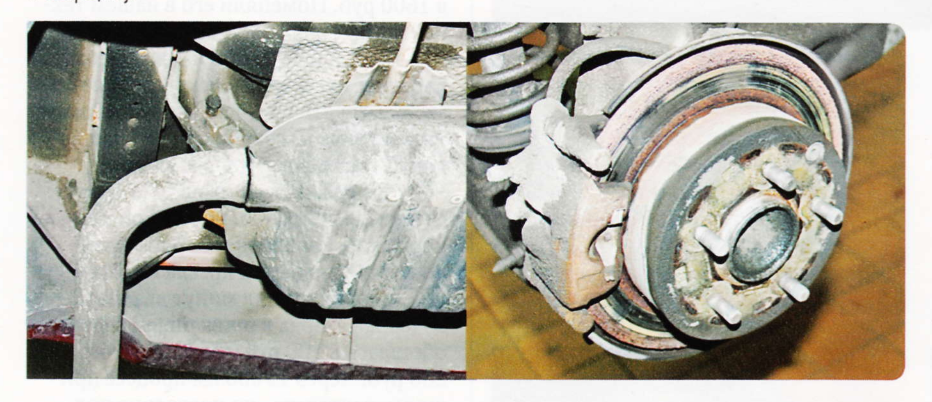
Примерно на 87-й тысяче «Лансер» стал хуже катиться, вскоре появились и другие признаки закисших задних тормозов. В нашем техцентре выявили полностью изношенные колодки справа и почти неработающие, в очагах сильной коррозии направляющие. К ним, вероятно, рука ремонтника никогда не прикасалась. Ситуация с левым задним колесом была лучше, но и там всё в грязи и ржавчине. А как же заказ-наряд № 7290690 (ТО-75 000), в котором черным по белому написано: «Направляющие суппортов (обе оси) – очистка, смазка»? И стоимость работ приведена – 1107 рублей. Так недавняя экономия на колодках и проточке дисков обернулась походом на рынок




Внешне левая задняя ступица выглядела почти идеально, но при вращении издавала негромкие щелчки – оказалось, треснул сепаратор подшипника.

Трещина между концом выпускной трубы и глушителем стала причиной неприятного дребезга. Пришлось срочно обращаться к сварщику.

Основательно закисший задний тормоз – следствие лени при обслуживании и долгоиграющих (86 000 км) колодок.



за запчастями, к которым добавились ступица левого заднего колеса (в ней обнаружили треснувший сепаратор подшипника) и нелестные фразы в адрес работников центра «Рольф-Восток». В общем, при самостоятельном ремонте вложили в машину еще 15 000 рублей.

Зато 90-тысячное ТО прошло почти без осложнений. Правда, периодически побрякивающая на неровностях левая рулевая тяга потребовала-таки замены. Прочее обыденно: масло, фильтры, тормозная жидкость, пара перегоревших лампочек. Похоже, даже передние колодки перешагнут рубеж 100 000 км, лишь бы направляющие смазать не забывали...

Конечно, «Лансер» не так дешев в эксплуатации, как хотелось бы, особенно в постгарантийный период. Но при довольно солидном пробеге он по-прежнему неприхотлив и надежен, экономичен в расходе бензина и моторного масла. Не случайно цена подобных «лансеров» на вторичном московском рынке достаточно высока: 450 000–470 000 рублей. Но продавать свой мы пока не собираемся. ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MITSUBISHI LANCER

(0–90 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–60 000 км)	180 653
Из них на бензин	104 022
Расходы на содержание (60 000–90 000 км)	123171
Из них на бензин (А95, средний расход – 7,3 л/100 км)	49847
ТО-75 000 км	10 356
Шины летние 205/60R16, 4 шт. + монтаж	20 000
Тормозные колодки задние	2300*
Тормозные диски задние	7000*
Ступица колеса задняя	5900*
ТО-90 000 км (масло, фильтры, тормозная жидкость)	16011
Рулевая тяга левая	10985
Мойка двигателя	720
Лампы габаритных огней, 2 шт.	52
Общие расходы (0–90 000 км)	303 824
Стоимость 1 км пробега	3,4

Работы проведены самостоятельно.



Издательство «За рулем» представляет книгу «MITSUBISHI LANCER CLASSIC. Серия книг «Экономим на сервисе». Подробности на shop.zr.ru



В КРУГЕ ВТОРОМ

Игорь Моржаретто

KIA SPECTRA

- Изготовитель – «ИжАвто»
- Год выпуска – 2006
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2006
- Предыдущие публикации в журнале: 2006, № 10; 2007, № 10; 2009, № 5, № 11
- Пробег на момент отчета – 125 000 км

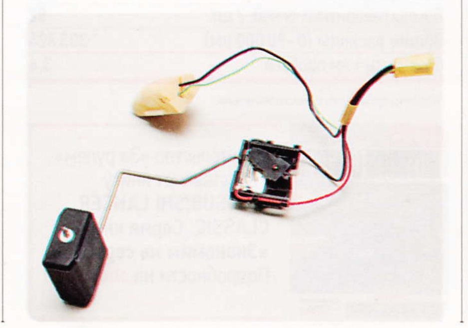
Предыдущий отчет о «Спектре» (на тот момент она прошла 76 000 км) заканчивался грустным выводом: мол, для любого автомобиля установлен свой срок, только бюджетная машина устает, как правило, чуть раньше. К тому времени у седана полезли самые разные мелкие проблемы. Я напрягся, приготовился к тратам, но, как выяснилось, совершенно зря. Весь прошлый год автомобиль радовал безотказной ездой, причем в условиях как аномально холодной зимы, так и безумно жаркого лета! В 30-градусные морозы печка быстро прогревала салон, а в 30-градусную жару безупречно лопатил кондиционер.

«Спектра» прошла плановые ТО на пробегах 90 000, 105 000 и 120 000 км. На последнем поменяли передние колодки (900 руб.) и тормозную жидкость в приводе (250 руб.).

Получается, что особых проблем за истекший год и не возникало. Надо было разобраться только со старыми болячками. На 76 000 км указатель уровня топлива залег на ноль. Понадобилось заменить датчик. Найти новый оказалось непросто: в магазинах сетовали, что поломка нетипичная. Короче, датчик пришлось заказывать из Кореи.



Заводская точечная сварка на салазках переднего пассажирского сиденья оказалась непрочной.



Датчик уровня топлива умер, прожив 76 000 км.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ KIA SPECTRA

(0–125 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–76 000 км)	**238 760**
Из них на бензин	176 100
Расходы на содержание (76 000–125 000 км)	**126 480**
Из них на бензин*	118 580
ТО-90 000, 105 000, 120 000**	–
Фильтры (по 3 шт.) масляный/топливный/воздушный	450/1050/1050
Датчик уровня топлива	1600
Ремонт переднего кресла	200
Масло моторное (3×4 л)	2400
Тормозные колодки передние	900
Тормозная жидкость	250
Общие расходы (0–125 000 км)	**365 240**
Стоимость 1 км пробега***	**2,92**

*При среднем расходе 11 л/100 км и цене А92 22 руб./л.
**Все работы проводились в зарулевском ТЦ «Тушино».
***Без учета стоимости автомобиля, налогов и страховки.

Ехал он недели две и обошелся в 1600 руб. Поменяли его в нашем техцентре быстро, минут за двадцать.

Дважды, на 91 000 и 104 000 км, переднее пассажирское кресло принималось гулять взад-вперед – отваливалась по точкам сварки одна из направляющих салазок. Причем здесь не стоит грешить на ижевскую сборку: сварка была родной, корейской. Откуда поломка – непонятно: борцов сумо не возил. Демонтаж кресла в домашних условиях занял минут двадцать, точечная сварка в ближайшем сервисе обошлась в 100 руб. (за раз). Итого – 200 руб. Через 13 000 км процесс пришлось повторить, но последние полгода кресло держится как влитое.

Вот, собственно, и все «серьезные» траты. А в основном автомобиль ведет себя достойно, разве что бампер передний облез еще больше. Так ведь не мальчик – пятый год на колесах, давно на второй круг одометра пошел...

Как бы то ни было, подсчеты показали, что общие затраты на эксплуатацию «Спектры» очень даже щадящие: километр пробега обошелся в 2,92 руб. Это немного, ведь километр на «Чери-Амулет» стоил нам 3,56 руб. (ЗР, 2011, № 1), а на «Ладе-Калина» – 3,05 руб. (ЗР, 2010, № 7). Вот так и рушатся мифы о том, что отечественная техника в эксплуатации дешевле, чем импортная... Четыре с половиной года назад «Спектра» стоила 360 000 руб.; расходы на эксплуатацию эту сумму уже превысили. Сейчас за похожую по комплектации и пробегу машину можно выручить примерно 200 000 руб. (хотя просят, естественно, больше). Но продавать «Спектру» мы пока не спешим. Уж очень любопытно – где предел выносливости обычного бюджетного седана? Поднакопим-ка еще опыта эксплуатации... ЗР

НАШИ ИЛИ НЕНАШИ?

Можно ли доверять отечественной синтетике – или ну ее, импорт все равно лучше? Очередное масляное исследование провели **Михаил Колодочкин** и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета **Александр Шабанов**.

Лет десять назад российской синтетики просто не было в природе. Более того, использование любого отечественного масла молчаливо приравнивалось к скупости и недальновидности. А сейчас?

Год назад ЗР проводил экспертизу полусинтетических масел 10W-40 (ЗР, 2010, № 3, 4). Тогда отечественные масла практически не проиграли ни немецким, ни корейским, а в чем-то были даже лучше. Сейчас мы решили оценить чистую синтетику – восемь образцов. О классификации современной синтетики – в Нашей справке. Как обычно, все масла обезличили, закодировав образцы. Затем они в идентичных условиях отработали по 10 моточасов в одном и том же двигателе на стенде аккредитованной лаборатории – эта пристрелка необходима для вывода параметров масла на рабочий участок. Только потом идет полномасштабный цикл моторных испытаний. Затем в другой аккредитованной лаборатории измерили основные физико-химические параметры образцов и в заключение раздали пять премий – в номинациях «Экономичность», «Мощность», «Экология», «Экстремальная защита», «Пуск». И составили итоговую «табель о рангах».

Как выбирали участников? С российской стороны ассортимент полной синтетики пока скромен: в тест попали «ЛУКОЙЛ-Люкс» (новинка), а также хорошо известные ТНК-Magnum и «Роснефть-Premium». Компанию им составили менее распространенное гидрокрекинговое «SINTOIL-Ультра» и «ТОТЕК-Астра Робот» на основе полиальфаолефинов (ПАО). Любопытно, что все эти масла – разных групп качества: с SM от ЛУКОЙЛа и «Роснефти» соседствовали SL от ТНК и SJ в «SINTOIL-Ультра». Кстати, последнее обстоятельство фактически лишило обнинское масло шансов на равную борьбу с продукцией более современных групп, а потому решено было проверить его вне конкурса.

С импортом сложнее: выбор слишком велик. Мы не стали брать продукцию самых известных брендов

Вне конкурса «SINTOIL-Ультра»



Производитель	Россия
Классификация	SAE 5W-40, API SJ/CF
Указанные допуски	нет
Средняя цена	840 руб. (канистра 4 л)

+ Хорошие пусковые характеристики при низких температурах, доступная цена.

– Низкий класс качества по API, высокое содержание серы и фосфора снижает экологические характеристики.

Группа качества SJ древняя, аналогов уже не встретишь. Этим, видимо, и объясняется отсутствие подтвержденных допусков автопроизводителей. Именно несовременная группа качества еще на старте вывела это масло из общей группы участников. В активе – доступная цена, самый высокий среди российских масел индекс вязкости, а также большое щелочное число.

7 место MANNOL Extreme Synthetic



Производитель	Германия
Классификация	SAE 5W-40, ACEA A3/B3, API SL/CF
Указанные допуски	VW 505.00/502.00, MB 229.3
Средняя цена	830 руб. (канистра 4 л)

+ Лучшие показатели по мощности, хорошие низкотемпературные свойства, самая низкая цена.

– Сравнительно невысокие энергосберегающие и экологические свойства.

Цена ниже, чем у самого дешевого российского. Но масло очень неоднозначное: взяло первое место за мощность, но при этом хуже других по экономичности и экологичности. Среди всего импорта здесь больше всего серы и фосфора, и это при отличных низкотемпературных свойствах. Сплошные противоречия!



6 место «ТОТЕК-Астра Робот»



Производитель	Россия
Классификация	SAE 5W-40, API нет
Указанные допуски	нет
Средняя цена	1500 руб. (канистра 4 л)

+ Высокие защитные свойства, низкая летучесть, экологические показатели по выхлопу одни из лучших.

– Много серы, высокая для отечественного продукта цена, отсутствие подтвержденных допусков автопроизводителей.

Очень дорогое масло. Отличается низкой летучестью. Низкая температура замерзания, самые лучшие трибологические параметры (стойкость пленки и антизадирные свойства). Однако интегральная оценка по пяти номинациям оказалась средней.

и предпочли менее раскрученные. Кроме того, хотелось расширить диапазон групп качества по API, чтобы выравнять исходные условия для наших и ненаших. И наконец, любопытство подсказало взять масла, построенные на разных базах. Группу продуктов на гидросинтетической основе представило немецкое MANNOL Extreme (API SL/CF), полностью синтетические масла – японское ENEOS Gran-Touring (API SM), а за самую современную группу – эстеровые масла – отвечало бельгийское Xenum X1 (API SM/CF).

ЭКОНОМИЧНОСТЬ И МОЩНОСТЬ

Листаем протокол. Об экономичности мы судили по количеству топлива, затраченному на стандартный цикл испытаний. Лучший результат показало самое продвинутое масло на эстеровой основе – Xenum X1. По отношению к эталонному минеральному оно сэкономило почти 9% топлива – это очень много! Но продукт под такие характеристики и создавался, а энергосберегающий эффект заявлен в описании.

У ИМПОРТНЫХ МАСЕЛ ЛУЧШЕ «ЭКОЛОГИЯ», А У НАШИХ – ЗАЩИТНЫЕ СВОЙСТВА.

Тем приятнее, что «ЛУКОЙЛ-Люкс» и ТНК-Magnum отстали от лидера совсем немного, снизив расход топлива на 8 и 7% соответственно.

Лучшим по мощности стало масло MANNOL Extreme. С ним мотор выдал на 3% больше «лошадок», чем на эталоне. Из наших к нему вплотную подобрался опять же «ЛУКОЙЛ-Люкс».

Почему так получилось? А потому, что для максимальной экономичности высокотемпературная вязкость масла должна быть не большой и не маленькой, а именно оптимальной. А вот для достижения максимальной мощности – напротив, большой. Смотрим в таблицу – так все и есть: по этому параметру ЛУКОЙЛ и MANNOL лидируют.

ЭКОЛОГИЯ

В «зеленой» номинации лучший продукт выбирали по токсичности отработавших газов и содержанию серы и фосфора в масле. Как известно, сернистые соединения, равно как и фосфор, быстро убивают катализаторы. Поэтому автопроизводители требуют, чтобы содержание серы в масле не превышало 0,2%, а фосфора – 0,08%. Эти цифры в зависимости от допуска производителя автомобиля могут немного меняться, но их порядок именно такой.

Смотрим... В требуемые 0,2% серы не уложилось ни одно масло. Но это не криминал: за время работы в двигателе масла́ вполне могли «впитать» дополнительные сотки процента от российского топлива, которое малым количеством серы не отличается. Ближе всего к необходимому уровню подошло японское масло ENEOS Gran-Touring, рядом – бельгийское Xenum X1. В отечественных серы почти в два раза больше. Особенно богаты ею гидросинтетические масла: из российских – «SINTOIL-Ультра», из импортных – MANNOL Extreme. Это вполне объяснимо: технология производства таких масел на нынешний день уже старовата.

Фосфора в импортных маслах тоже меньше: они четче ориентированы

5 место — ТНК-Magnum



Производитель	Россия
Классификация	SAE 5W-40, API SL/CF
Указанные допуски	MB 229.3, VW 502.00/505.00, GM LL-B-025, BMW LL-98 Porsche
Средняя цена	1070 руб. (канистра 4 л)

 Хорошие энергосберегающие показатели, низкие потери на трение.

Дороговато… И до SM не дотянуло.

Красивая канистра, ее ни с какой другой не спутаешь. Масло с высокими моторными показателями, хорошими низкотемпературными свойствами. Во всех номинациях неплохие баллы, сумма которых и дала место в середине таблицы.

4 место — «Роснефть-Premium»



Производитель	Россия
Классификация	SAE 5W-40, ACEA A3/B4-04, ACEA B3-98, API SM/CF
Указанные допуски	соответствует MB-Approval 229.3, VW 502.00/505.00, Opel GM LL-B-25
Средняя цена	840 руб. (канистра 4 л)

 Высокие защитные свойства, хорошие пусковые характеристики, доступная цена.

 Сравнительно невысокие энергосберегающие свойства.

Хорошее масло, причем недорогое. Из выборки отечественных продуктов ближе всего к импортным по содержанию серы и фосфора. При этом первое место по защитным свойствам! И второе за холодный пуск.

НАША СПРАВКА

КАКАЯ БЫВАЕТ СИНТЕТИКА

Синтетика – масло, построенное на основе базового, полученного путем химического синтеза продуктов переработки нефти. Эти базовые масла согласно действующей классификации API делят на ряд основных групп.

Группа III – базовые масла с высоким индексом вязкости, полученные по технологии каталитического гидрокрекинга (НС-технология). По сути, это минеральные масла, чьи свойства приближены к синтетическим. Однако некоторые фирмы называют их полусинтетическими, либо синтетическими, либо гидросинтетическими.

Группа IV – синтетические базовые масла на базе ПАО, извлекаемых преимущественно из газов этилена и бутилена. Такие масла обладают предсказуемыми свойствами, стабильны, имеют оптимальную вязкостно-температурную характеристику, низкую летучесть. Их называют полной синтетикой (full synthetic), они сегодня занимают основную часть рынка синтетики.

Группа V – базовые масла, не вошедшие в предыдущие группы; в частности, масла на растительной основе, в том числе на основе эстеров. Эстеры – сложные эфиры, продукты нейтрализации карбоновых кислот спиртами. Сырьем служат не нефтяные, а растительные масла – кокосовое, рапсовое или др. Такие масла более стабильны, биологически разлагаемы и т. п. Главный недостаток – высокая цена.

на экологию. А вот с токсичностью всё не так просто. Понятно, что любое масло не сильно влияет на содержание оксидов углерода CO и азота NO_X, чего не скажешь о составе топливовоздушной смеси и особенностях процесса сгорания. Но часть «це-аш» в составе выхлопа зависит именно от сгорающего в цилиндре масла – на этот показатель влияют степень летучести самого масла и толщина масляной пленки, оставленной в цилиндре поршневыми кольцами, когда на такте расширения поршень идет вниз. Косвенный показатель летучести – температура вспышки: чем она выше, тем меньше летучих компонентов в масле и тем медленнее оно выгорает. А толщину пленки под кольцами при прочих равных условиях определяет вязкость при высокой температуре.

По температуре вспышки лидируют два масла: наш «ТОТЕК-Астра Робот» и бельгийский Xenum X1 – выше 245 °C при достаточно умеренной высокотемпературной вязкости. А в общем итоге первое место за экологичность

СОВРЕМЕННЫЕ МАСЛА НА БАЗЕ ЭСТЕРОВ И ПОЛИАЛЬФАОЛЕФИНОВ ХОТЬ И ДОРОЖЕ, НО ПО ВСЕМ ПАРАМЕТРАМ ЛУЧШЕ ГИДРОКРЕКИНГОВЫХ.

получает Xenum X1 – в нем еще и серы с фосфором мало. Совсем немного уступило ему японское масло ENEOS Gran-Touring. Среди отечественных лидирует «ТОТЕК-Астра Робот».

ЭКСТРЕМАЛЬНАЯ ЗАЩИТА

Ее эффективность определили несколько позиций. Главная – результаты испытаний на четырехшариковой машине трения: моделируем предельные нагрузки узла трения и отслеживаем реакцию на них масляной пленки. Кроме того, мы учитывали вязкость масла при высокой температуре. Ведь избежать аварийной работы узла трения помогает масляный слой необходимой толщины, и тут упомянутый параметр играет решающую роль.

Как нам представляется, более высокие трибологические параметры отечественных масел объясняются... их худшей экологичностью! Ведь сера и фосфор – это естественные антизадирные присадки: чем их больше, тем лучше защищен узел трения. А для западного производителя срок службы не так важен, как экология.

В общем, в этой номинации наши впереди! Первый приз получает «Роснефть-Premium», второе место у «ЛУКОЙЛа-Люкс», а бронзу делят наш ТОТЕК и MANNOL.

ХОЛОДНЫЙ ПУСК

В этой номинации учитывали величину силы трения в реальном моторе на пусковых оборотах, условную температуру проворачиваемости коленчатого вала и температуру застывания моторного масла. В итоге первый приз достался японскому маслу ENEOS Gran-Touring, рядом с ним расположились российские «Роснефть-Premium» и «ЛУКОЙЛ-Люкс».

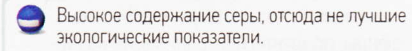


3 место **«ЛУКОЙЛ-Люкс»**



Производитель	**Россия**
Классификация	**SAE 5W-40, API SM/CF, соответствует ACEA B3–98**
Указанные допуски	**одобрено MB-Approval 229.3, Porsche A40; соответствует VW 502.00/505.00, BMW LL-98, Opel GM-LL-B-025**
Средняя цена	**990 руб.** (канистра 4 л)

 Высокие защитные свойства, хорошие моторные показатели по расходу топлива и мощности.

 Высокое содержание серы, отсюда не лучшие экологические показатели.

Среди российских – бесспорный лидер. Вице-чемпион по энергосберегающим функциям. Очень честное заводское описание. Средняя летучесть, высокое щелочное число – залог чистоты мотора. Но серы многовато, что в Европе не приветствуют.

2 место **Xenum X1 Ester Hybrid Synthetic**



Производитель	**Бельгия**
Классификация	**SAE 5W-40, ACEA A3/B4 C3, API SM/CF**
Указанные допуски	**VW 505. 00/502.00, MB 229.51, BMW LL-04**
Средняя цена	**1890 руб.** (канистра 5 л)

 Лучшие показатели по энергосбережению и экологии.

 Сравнительно невысокие трибологические показатели.

Ожидаемый лидер, поскольку эстеровые технологии – будущее моторных масел. Тесты это только подтвердили. Первые места за экологию и экономичность, высокие результаты по мощности и пуску. Жаль, невысокие трибологические показатели немного испортили впечатление. И дороговато.

1 место **ENEOS Gran-Touring**



Производитель	**Япония**
Классификация	**SAE 5W-40, ACEA A3, API SM**
Указанные допуски	**нет**
Средняя цена	**1490 руб.** (канистра 4 л)

Высокие показатели по мощности, холодному пуску, экологичности, отличные низкотемпературные свойства, самое низкое содержание серы и фосфора.

 Невысокие трибологические показатели, солидная цена.

Заявлено как «масло № 1 в Японии». Единственный продукт, который, судя по классам API и ACEA, ориентирован только на бензиновые двигатели. Правда, непонятно почему. Лучшее по пусковым характеристикам, высокие результаты по мощности и экологии, а в сумме – уверенная победа.

КАК РАССТАВЛЯЛИ БАЛЛЫ

Использовали нашу традиционную методику. Сначала на основании анализа всего комплекса полученной информации расставили масла по ранжиру в каждой из номинаций. Что и почему при этом учитывалось, рассказано в статье. Но часть второстепенных данных, которые тоже принимали во внимание, осталась в протоколах из-за дефицита места в журнале.

Дальше выставили промежуточные оценки: за лучший результат в каждой номинации, как обычно, 5 баллов, за худший – 1 балл, остальные подсчитывали пропорционально полученным результатам. Весовые коэффициенты для всех пяти номинаций взяли равными. (Желающие могут, конечно же, пересчитать результаты с иными весовыми коэффициентами – сообразно своим собственным критериям.) Итог прост: кто больше баллов набрал, тот и выше в общем рейтинге. Цены масел в шкалах оценки не участвовали, но приведены в комментариях.

ДОЛОЙ ПРЕДВЗЯТОСТЬ!

Не так уж сильно различаются результаты отечественной синтетики и импортной. ЛУКОЙЛ вообще оказался на пьедестале, да и четвертое место наше! И пятое, кстати, тоже. Конечно, короткий цикл испытаний не может дать ответы на все вопросы – этот вывод скорее предварительный и подлежит уточнению в ходе ресурсного тестирования.

В общем рейтинге снова подтвердилось уже неоднократно высказанное ЗР утверждение о важности группы качества по API и соответствия масла современным требованиям автомобильных фирм. Лидеры равняются на требования API SM/CF, а это пока наивысшая группа качества. Выявились и реальные преимущества синтетики перед полусинтетикой, причем во всех номинациях.

Но интересно и другое: завоевывая «оскары» в одних номинациях, то же самое масло может дать худший результат по другим параметрам (кстати, так бывало и раньше). Например, масло MANNOL Extreme, взявшее первый приз за мощность мотора, вполне предсказуемо сползло по экономичности и экологии. Чудес не бывает: масло, как и все живое, требует баланса и подбора под конкретную задачу, в зависимости от того, в чем нуждается потребитель.

В целом же результаты оценим как предсказуемые. Первые четыре места заняли масла группы SM, последним оказался представитель SJ. Что до выбора между нашими и ненашими, то ручаемся: производить хорошие масла в России умеют! И это здорово. ЗР

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	ENEOS	Xenum	ЛУКОЙЛ	«Роснефть»	ТНК	ТОТЕК	MANNOL	SINTOIL
Общие физико-химические параметры								
Кинематическая вязкость при 40 °С, сСт	79,40	84,57	83,19	82,23	77,47	90,51	78,06	77,94
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт	13,41	13,64	13,89	13,72	13,15	13,66	13,34	13,32
Кинематическая вязкость при 150 °С, сСт	6,11	5,77	6,50	6,10	5,90	5,75	5,95	6,10
Индекс вязкости	172	165	172	172	172	153	174	174
Условная температура проворачиваемости кол. вала, Т5000, °С (расчетная)	–22,1	–21,7	–20,4	–22,0	–22,9	–18,6	–23,4	–22,5
Щелочное число, мг КОН/г	5,0	6,10	8,57	7,8	9,74	4,7	8,45	10,4
Температура застывания, °С	ниже –45	–43	–41	–43	–45	ниже –45	–45	–42
Температура вспышки в открытом тигле, °С	232	247	231	228	226	246	233	227
Содержание активных элементов								
Содержание серы, %	0,22	0,24	0,41	0,27	0,31	0,46	0,31	0,52
Массовая доля фосфора, %	0,06	0,06	0,08	0,07	0,07	0,08	0,08	0,10
Массовая доля кальция, %	0,20	0,22	0,31	0,34	0,18	0,25	0,17	0,35
Массовая доля цинка, %	0,10	0,11	0,16	0,12	0,13	0,13	0,13	0,18
Трибологические характеристики на четырехшариковой машине трения								
Нагрузка сваривания, Н	2322	2293	2195	1960	2067	1960	2323	2450
Критическая нагрузка, Н	872	872	1097	1166	1038	1303	1039	921
Индекс задира, Н	35,00	34,51	42,3	40,03	40,97	48,45	40,41	35,63
Показатель износа, мм	0,29	0,30	0,30	0,29	0,30	0,31	0,31	0,30

ВЫСОКОТЕМПЕРАТУРНАЯ КИНЕМАТИЧЕСКАЯ ВЯЗКОСТЬ, сСт

Температура, °С	ENEOS	Xenum	ЛУКОЙЛ	«Роснефть»	ТНК	ТОТЕК	MANNOL	SINTOIL
120	9,71	8,97	10,32	9,52	9,30	9,31	8,41	9,70
150	6,11	5,77	6,50	6,10	5,90	5,75	5,95	6,10
180	4,20	4,03	4,47	4,25	4,08	3,90	4,46	4,17
190	3,77	3,63	4,01	3,82	3,66	3,48	4,09	3,73
200	3,40	3,28	3,61	3,46	3,31	3,13	3,77	3,35
220	2,81	2,73	2,99	2,88	2,74	2,57	3,25	2,75

МОТОРНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Изменение показателей двигателя при работе на тестируемом масле (относительно параметров, полученных на базовом масле)	ENEOS	Xenum	ЛУКОЙЛ	«Роснефть»	ТНК	ТОТЕК	MANNOL	SINTOIL
Моторные показатели								
Мощность, %	2,78	2,19	2,75	1,77	2,29	0,90	3,04	1,87
Расход топлива, %	–6,82	–8,60	–7,80	–4,10	–6,88	–5,68	–2,95	–4,24
Содержание токсических компонентов								
CO, %	–2,6	–0,9	–8,0	–1,2	–4,2	–5,8	–5,9	–2,8
CH, %	–19,5	–26,5	–9,3	–12,2	–17,9	–27,0	–4,4	–17,7
NO_x, %	–7,1	–6,8	–9,8	–6,9	–5,6	–5,9	–6,5	–9,9

Примечание. Зеленым цветом выделено улучшение параметров, синим – изменение в пределах погрешности измерения.

ИТОГОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Масло (группа качества)	Экономичность	Мощность	Экология	Экстремальная защита	Пуск	Итоговая оценка	Место
ENEOS (SM)	3,74	4,51	4,10	2,27	5,00	3,924	1
Xenum (SM)	5,00	4,72	5,00	1,00	3,58	3,860	2
«ЛУКОЙЛ-Люкс» (SM)	4,43	3,65	1,66	4,42	4,30	3,692	3
«Роснефть-Premium» (SM)	1,81	2,63	2,51	5,00	4,61	3,312	4
ТНК-Magnum (SL)	3,78	3,60	3,17	2,89	1,94	3,076	5
«ТОТЕК-Астра Робот» (нет)	2,93	1,00	3,77	3,93	2,33	2,792	6
MANNOL Extreme (SL)	1,00	5,00	1,00	3,93	2,83	2,752	7
«SINTOIL-Ультра» (SJ)	1,91	2,81	1,83	1,53	1,00	1,756	вне конкурса

ПОНЕЖИТЬ ЛЮБИМУЮ СПИНКУ

Далеко не всякое автомобильное сиденье по-настоящему комфортно. Спина это понимает лучше всего прочего: здесь ноет, там затекло... Привлечь на помощь различные массажные накидки попытались **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**. Фотохудожества создавал **Александр Батыру**.

Для чего подобные изделия однозначно годятся, так это для подарков. Коробки солидные и яркие, цена не бросовая, а про ожидаемую полезность можно читать лекции. Особенно если слушатель – дама... Подарок, конечно же, приятен сам по себе, но забота о здоровье порадует стократно! А потому, будучи за рулем, дама будет часто вспоминать вас, переключаясь, скажем, с постукивающего массажа на прокручивающий. А когда-нибудь разрешит попользоваться устройством и вам – вдруг понравится? Ну и вообще...

Мы приобрели четыре изделия, каждое из которых выполняет массаж по-своему. Расположив их в порядке убывания цены, проверили заявленные режимы, измерили энергопотребление, помассировали кто что мог с привлечением заинтересованного персонала... ЗР

Вибромассажная накидка с подогревом «Автолюкс Здоровье Плюс HMC-115»



Заявленный производитель **«Автолюкс Интерпрайзес», Китай**

Ориентировочная цена **1900 руб.**

Пять вибромоторов этой накидки могут работать как все вместе, так и по отдельности, предусмотрено также пять программ массажа: пульсирующий, прокручивающий, комбинированный, постукивающий и непрерывно-циклический. Управляется выносным пультом. Подогрев работает только для поясницы и сам отключается, если температура достигнет 70 °С. Самостоятельно отключается и массаж, если вы не сделали этого в течение 15 минут. Указаны противопоказания: туберкулез, онкология, кровотечения, тромбоз, варикозное расширение вен, кожное раздражение. Зато обещано устранить целлюлит, сонливость, боли и отеки спины. Накидку можно пристроить и на домашнее/рабочее кресло: в комплект входит адаптер на 220 В. В автомобиле потребляемый ток составил: при массаже – до 0,4 А, с подогревом – до 1,0 А.

Массажная накидка «Релакс MAS-300 BK/GY»



Заявленный производитель **Autoprofi Production, Limited, Китай**

Ориентировочная цена **1800 руб.**

Здесь тоже пять вибромоторов, которые массируют спину в двух зонах, а также уделяют внимание бедрам. Управляются двумя кнопками прямо на накидке. Первой включаем-выключаем массажер и перебираем три программы: пульсирующий массаж, постоянный слабый и, наконец, более сильный. Второй кнопкой, по идее, должен включаться подогрев поясницы, но тут нам не повезло: в купленном экземпляре он, к сожалению, не работал. Автоотключение настроено на 30 минут. Имеется встроенный надувной поясничный подпор. Для него в накидку вшили резиновую грушу-насос и клапан для стравливания воздуха. В комплект входит также сетевой адаптер на 12 В и 1,2 А. Потребляемый ток при массаже – до 0,4 А. С подогревом, увы, проверить не удалось.



Если женщина повернулась к тебе спиной, то похвали эту спину – и женщина с тобой помирится.

Из Интернета

Накидка с обогревом и массажем «Киоки-12V26»



Заявленный производитель «Киоки компани, Лимитед», Китай
Ориентировочная цена 1300 руб.

Заведует тремя зонами массажа. Нет вибромотора в зоне шеи, зато в области поясницы их два. Вместо инструкции – текст на обороте картонного вкладыша, где, кстати, упоминается возможность массажа шейного отдела. Повторяем, это обман: там нет ни мотора, ни секции накидки! Автоотключение массажа настроено на 17 минут, подогрев также выключается через определенный интервал времени (34 минуты), а не по температуре. Накидка упакована в непрочный (практически одноразовый) пластиковый мешок, сетевой адаптер отсутствует (но подойдет любой на 12 В и 1 А). Отдельно отметим застежку-липучку на кармашке для пульта управления – на ходу не будет выпадать. Потребляемый ток: при массаже – до 0,4 А, с подогревом – до 1,0 А.

Массажная подушка «Бантик RT-M2101»



Заявленный производитель Китай
Поставщик ООО «Технологии Прикосновения»
Ориентировочная цена 1020 руб.

«Бантик» предназначен не столько для спины, сколько для шеи, которая тоже устает. Изготовитель обещает расслабление мышц и нормализацию кровообращения в голове, что улучшает питание мозга кислородом (а это, заметим, устраняет сонливость – немаловажное для водителя обстоятельство).

Предусмотрено шесть режимов массажа (от мягкого до сильного и от постоянного до прерывистого). Нужный выбирается перещелкиванием единственной кнопки. Автоотключение происходит через 20 минут работы. Отметим питание подушки-массажера от двух батареек АА, что делает ее абсолютно мобильной: можно взять с собой хоть в поезд, хоть в самолет, хоть на дачу (даже если там вырубили свет). Поэтому измерять потребляемый ток не имело смысла: бортовую сеть «Бантик» не нагружает.

ВЫЗОВ ПРИНЯТ

Даже у современных авто хоть и редко, но приходится открывать капот, вынимать домкрат, менять колесо. Любая из этих операций не оставит руки чистыми. Какие перчатки стоит положить в багажник или держать в гараже, посоветуют **Алексей Воробьев-Обухов** и **Геннадий Емелькин**.

В специализированном магазине рабочей одежды обнаружится великое множество перчаток. Мы выбирали образцы для сравнения, исходя из тех работ, которыми приходится заниматься водителю, когда его «конь» требует ухода. Иными словами, привинтить-отвинтить, приклеить или приварить. Не ставя целью сравнивать между собой различные перчатки с точки зрения функциональности, надеемся помочь читателям выбрать нужные и доступные: разброс цен получился более чем тридцатикратный!



«Трикотажные G22»



Ориентировочная цена **12 руб.**

Самые дешевые перчатки нашего теста поставляет фирма «Восток-Сервис-Спецкомплект». Состав ткани: 70% хлопка и 30% полиэстера. На пальцах никаких обрезиненных точек нет. Работать с крепежом вплоть до достаточно мелкого (М6) вполне удобно. И, может быть, благодаря цене вы не станете возиться с их стиркой после замены колеса или долива незамерзайки.

«ПВХ Точка»



Ориентировочная цена **16 руб.**

Такие трикотажные хлопчатобумажные перчатки с точечным ПВХ-покрытием вы наверняка встречали в обычных магазинах. Отличие от предыдущих – в материале: он не такой теплосберегающий, зимой будет холодно. «Резиновые» точки делают перчатки достаточно цепкими, болтик из рук не выскользнет.



«ПВХ»



Ориентировочная цена **30 руб.**

Черные полушерстяные перчатки, способные сохранить тепло, но не в самые сильные морозы. К плюсам отнесем цвет: грязь малозаметна. ПВХ-напыление делает перчатки не такими скользкими: не будь его, не нашли бы повода отнести их к рабочим. Привинтить-отвинтить в таких можно болты только М6 и крупнее.

«Трикотажные с латексным покрытием»



Ориентировочная цена **36 руб.**

Хлопчатобумажная ткань этих перчаток покрыта двойным латексом, что не только повышает защиту рук от механических повреждений, но и способствует надежному захвату скользких поверхностей. Добавим, что покрытие также не дает трикотажной основе пропитаться маслом, а значит, руки сохранят чистоту при замене, например, фильтра или работе с «потеющим» двигателем.

«Нейлоновые антистатичные»



Ориентировочная цена **40 руб.**

Бесшовные белые перчатки из полиамидной нити с антистатичной пропиткой. Благодаря эластичности материала плотно прилегают к рукам. Предназначены для выполнения тонких операций в промышленности.

Для работы с мелким крепежом эти оказались самыми удобными. Ощущение, будто работаешь вообще без перчаток, а руки, тем не менее, остаются чистыми!

«Х/б из фурнитурной кожи»



Ориентировочная цена **65 руб.**

Из кожи выполнены наладонник, большой палец и кончики остальных. Манжета и внешняя часть состоят из хлопчатобумажной ткани с усиливающей кожаной полоской. Предназначены для защиты от механических воздействий. Качество изготовления среднее. Жесткая кожа мешает наживлять болты и гайки, а вот с домкратом или колесом возиться можно.

«Трикотажные»



Ориентировочная цена **80 руб.**

ПТО «Богатырь-М» не скрывает авторства этих плотных двойных шерстяных перчаток, не только согревающих руки, но и не сковывающих движения. Болты и гайки с резьбой М6 и выше в них наживлять удобно и комфортно. Сойдут не только как рабочие, но и на каждый зимний день.

«Хайтек-Лайт»



Ориентировочная цена **99 руб.**

Защитное покрытие тоньше, чем у просто «Хайтека», что делает их более удобными при работе с мелким крепежом (М8 и выше). Плотная трикотажная манжета хорошо облегает запястье. От масел и смазочных материалов защищают не хуже, от механических воздействий – слабее.

«Маслобензостойкие»



Ориентировочная цена **105 руб.**

Изготовлены из латексной смеси на основе бутадиеннитрилкарбоксилатного (!) латекса. По заверению неизвестного производителя, обладают «очень высокой степенью истирания» (надо полагать, имели в виду как раз обратное). В них можно выполнять тонкие операции, если только не нужна серьезная защита от острых краев металлических деталей. И для мытья деталей в бензине – самое то.

«Хайтек»



Ориентировочная цена **125 руб.**

Трикотажная хлопчатобумажная основа полностью покрыта нитрилом, который «обеспечивает надежную защиту от проколов, порезов и отлично защищает от масел и смазочных материалов». Сработано фирмой «Зеленый берег XXI век» то ли в Подольске, то ли в Китае.

В них удобно снимать крупные агрегаты и сливать масло из двигателя. Однако с мелким крепежом справиться сложно.

«Восточные тигры»



Ориентировочная цена **140 руб.**

Комбинированные утепленные перчатки из кожи с искусственным мехом внутри сшиты в Китае, к нам их привезла фирма «Восток-Сервис-Спецкомплект». Сделаны хорошо, только вот коротковаты пальцы. Пригодятся для грубой работы в зимний период. Снять-поставить колесо в них легко, но наживлять колесные болты неудобно: толстоваты.

«Мустанг»



Ориентировочная цена **180 руб.**

Выполнены из хлопчатобумажной ткани со вставками. Наладонник дополнительно усилен. Предназначены для работ, связанных с механическими нагрузками: прочные, но очень жесткие и потому неудобные. Усиленный наладонник пригодится для строительных и такелажных работ, но не для ремонта автомобиля.

«Аурум»



Ориентировочная цена **205 руб.**

Предназначены для защиты рук от механических воздействий. Хлопчатобумажные, со вставками из натуральной кожи. Скроены весьма приблизительно, но мягкость кожи сглаживает недостатки. Пальцы коротковаты (это в нашей выборке типичный недостаток. Пригодны не только для грубой работы – скажем, колесный болт в них наживите без труда.

«Тайга»



Ориентировочная цена **211 руб.**

Утепленные, из фурнитурной кожи со стороны ладони и хлопчатобумажной ткани с тыльной стороны. Снабжены подкладкой из искусственного меха. При внимательном рассмотрении, однако, мех обнаружился лишь на половине перчатки, местами он отслаивается, а неаккуратные швы в некоторых местах уже расходятся. Пальцы коротковаты. Сгодятся, пожалуй, для грубой работы в тайге.

«Грин Велдинг Плюс»



Ориентировочная цена **390 руб.**

Специализированные перчатки для всех видов сварки и тяжелых механических работ. Некая компания Sperian сшила их аккуратно, выкройка тоже неплохая – с длиной пальцев не ошиблись. Мы не стали менять в них колесо, а поработали сварочным полуавтоматом. Оказалось, внутренние швы большого пальца немного мешают нажимать кнопку подачи проволоки. А так – вполне надежны и удобны.

ЧТО НЕМЦУ ХОРОШО

На отечественных шинах «Кордиант-Спорт 2», доработанных под требования «Фольксвагена», проехал по альпийским серпантинам **Игорь Козлов**. Фото автора.

Об этих шинах мы уже рассказывали в ЗР, 2010, № 4, но появился повод вернуться к теме. С тех пор немало воды утекло через канавки протектора во время дорожных испытаний на полигонах «Фольксвагена» и «Шкоды». Немецкому концерну приглянулись российские шины – при сравнительно низкой цене у них оказались весьма достойные характеристики, и тот решил комплектовать ими машины калужской сборки, выполняя условия по локализации производства. При этом выдал «Кордианту» техническое задание на доработку шин.

Снизить потери на качение было несложно, поскольку базовая шина практически соответствовала этим требованиям. А вот чтобы повысить максимальную скорость с 240 до 270 км/ч, пришлось доработать брекер (в нем два слоя металлокорда с дополнительным текстильным слоем со спиральной навивкой – технологии Double Tread и Dual Nylon & Steel). Главное же условие, вызвавшее поначалу недоумение шинников, – обеспечить надежную фиксацию шины на ободе при снижении давления до 1 атм. Усилив боковины, справились и с этим. В итоге под обозначением и внешним видом прежней модели появилась, по сути, новая шина. Рисунок протектора такой же асимметричный: внутренняя сторона отвечает за отвод воды, а внешняя – за хватку в поворотах. Различия лишь в товарных знаках: предыдущую версию делают на СП «Матадор-Омскшина», послерестайлинговую – на Ярославском шинном заводе. Да и это лишь до поры: в ближайшее время новинка постепенно вытеснит предшественницу.

По заверениям производителя, шина стала более цепкой: тормозной путь на сухом асфальте сократился на 1,5%, на мокром – на 2%. Скорость выполнения переставки увеличилась соответственно на 0,3 и 1,4%.

В подтверждение заявленных цифр нам устроили «показательные выступления» на дорогах Средиземноморья. Ливень и горные серпантины – отличные условия для испытаний, позволяющие подтвердить или опровергнуть хваленую цепкость шин и при этом не дразнить местную полицию превышениями скорости.

Ожидал, что шины будут шумными, но на деле их песня оказалась негромкой. В разгоне-торможении никаких сюрпризов: грань срыва в скольжение прекрасно чувствуется, с управляемостью в целом неплохо, однако в предельных режимах тестовый «ФИАТ-Браво», показалось, рановато срывается в занос. Впрочем, плавно и не пугающе. Возможно, причина ранних срывов была в подвеске именно этого автомобиля, поскольку во время гонок по закрытой трассе на «Альфа Ромео-Джульетта» шины повели себя более достойно. Разве что раньше ожидаемого начинали визжать. Кстати, после десятка кругов, на уже разогретых градусов до восьмидесяти (рука не терпит прикосновения) покрышках, поведение «Альфы» немного ухудшилось: шины поплыли. Но довести их до такого состояния на обычных дорогах крайне сложно. ЗР



БЛЕСК ГОРЯЩИХ ГЛАЗ

Стекла большинства фар перестали быть стеклами – теперь они из поликарбоната. Но такие от абразивного воздействия довольно быстро мутнеют. **Геннадий Емелькин** и **Алексей Воробьев-Обухов** попробовали отполировать и вернуть им прозрачность.

Мы проверили семерку полиролей спецназначения. На затертой фаре люксметром мерили освещенность, потом полировали, вновь проверяли освещенность и определяли улучшение. Можно считать, что изменение на 30 лк соответствует 5% улучшения, что уже заметно на глаз. Сама фара после полировки выглядит гораздо лучше.

ЧТО ТАКОЕ ЛЮКС

Люкс (лк) – единица измерения освещенности в системе СИ. 1 лк равен освещенности поверхности площадью 1 м^2 при световом потоке в 1 люмен. Освещенность в море на глубине около 50 м равна примерно 20 лк, освещенность в жилой комнате – около 50 лк.

Полировальная паста для металлов



Заявленный производитель	DoctorWax, США
Ориентировочная цена	165 руб.

Нет, мы ничего не перепутали: в отдельной рамочке сообщение: «Может применяться для полировки фар из плексигласа». Да, может. И даже с удобством – спасибо простой компактной упаковке в виде баночки. На этом плюсы кончаются. Растирать тяжело, поверхность остается мутноватой, мелкие видимые царапины не устраняются. Тем не менее измеренное нашим прибором улучшение освещенности составило 20 лк.

NANOX Perfect Shine, «Полироль для прозрачного пластика»



Заявленный производитель DoctorWax, США

Ориентировочная цена 290 руб.

Согласно аннотации, содержит наноразмерные функциональные компоненты, мгновенно проникающие в микрорельеф и обеспечивающие быстрый эффект. Жаль, размерность частиц не проверить, но полироль удобно наносить и легко растирать, после чего исчезают мелкие царапины и помутнение. Освещенность улучшилась на 40 лк.

PlastX, Clear Plastic Cleaner & Polish



Заявленный производитель Meguiar's, Голландия

Ориентировочная цена 310 руб.

Состав предназначен специально для очистки и полировки прозрачного пластика. Упаковка удобная, есть дозатор, а вот русской аннотации почему-то не оказалось. Полироль легко наносится и растирается. Если помутнение незначительное, его можно удалить и улучшить освещенность на 30 лк.

Headlight Lens Restoration Kit



Заявленный производитель Permatex Inc., США

Ориентировочная цена 730 руб.

Это целый комплект для полировки фар, содержащий маленький флакончик с составом, четыре разные наждачные бумаги, фланелевую салфетку и даже перчатки (они, впрочем, сразу же порвались). Вместо инструкции – ссылка на англоязычный видеоролик. Результаты теста: после удаления мелких рисок на пластике наждачной бумагой остались следы ее применения – их полироль не устранил. Улучшение освещенности составило 15 лк.

Plastic Cleaner



Заявленный производитель Permatex, США

Ориентировочная цена 195 руб.

Согласно аннотации, это средство, очиститель и полироль в одном флаконе, придает блеск изделиям из поликарбонатного стекла и других пластиков. Образует гидрофобную пленку. Правда, наносить состав на фару неудобно: из-за широкой струи часть полироля попадает на крыло и капот. Растирается легко, но вместо обещанного блеска остается белый налет. Однако освещенность все равно выросла аж на 30 лк.

ClearVue Glass Polish, «СуперЧистое Стекло»



Заявленный производитель Turtle Wax, Великобритания

Ориентировочная цена 280 руб.

По утверждению хозяев «черепашки», состав идеален для силикатных стекол, но годится и для твердого прозрачного пластика. Жаль, не предусмотрели дозатора. Мелкие царапины на фарах остались, как и белесый налет. Освещенность выросла, но всего на 10 лк.

Полироль для стекла



Заявленный производитель НПКФ «Колорит-Б», Россия, по заказу ООО «Сапфир»

Ориентировочная цена 70 руб.

И этот состав «идеален для стекол, но может применяться и для твердого пластика, например, фонарей». Полироль в удобной упаковке, есть подробная инструкция на русском языке. А вот тереть салфеткой по фаре для удаления остатков полироля пришлось долго. И все равно остались мелкие царапины, потертости и помутнение – незначительный матовый налет. Зато прибавка освещенности – целых 30 лк.

ТУШИТЕ СВЕТ

Как, светодиодная лампа популярнейшего типа Н4 уже в продаже? **Алексей Воробьев-Обухов** немедленно приобрел это чудо за каких-то 600 рублей.

Все происходящее походило на театр абсурда. ЗР уже рассказывал о светодиодных фарах для дорогущих автомобилей класса люкс. Но там применены уникальные технические решения – вплоть до вентиляторов, охлаждающих капризные кристаллы, здесь же просто пятиугольная башенка из 15 светодиодов на стенках и еще трех – на крыше. Ладно, верим, они горят. Может быть, даже ярко. Но как быть с фокусировкой в стандартной фаре, вся оптика которой рассчитана под спиральку толщиной в доли миллиметра?

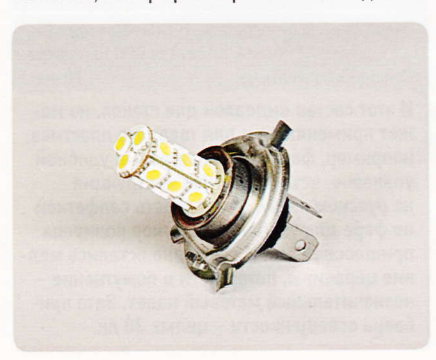
Цоколь Н4 однозначно указывал: место лампе приготовлено именно в обычных фарах. А что рекомендует производитель? С ним загвоздка: на этикетке ссылка на сайт, приводящий в магазин тюнинга. Там лампу и впрямь советуют как замену стандартной, обещая низкое энергопотребление и свет а-ля ксеноновый, который «гораздо ярче по сравнению с обычными лампами».

Что же, начнем с проверки потребляемой мощности. Тут, как и ожидалось, не наврали: всего 1,5 Вт вместо обычных 55 Вт. Но вот незадача – из трех ножек цоколя задействованы только две: при включении дальнего света лампа гаснет!

Теперь практические испытания. В роли жертвы многострадальный редакционный «Гетц». Именно его и поставим к стенке, то бишь к экрану. Левая фара со стандартной галогенкой выдала стандартную же картинку со световым клинышком вправо. А вот свет от правой с инновационным детищем удалось разглядеть, лишь закрыв левую щитком: тусклый голубоватый круг с неясными границами! На расстоянии 10 м прибор показал всего 4 люкса против 110 лк от галогенки. Этим встречного водителя скорее удивишь, чем ослепишь. Но и сам дороги не увидишь. Хорошо, с распределением понятно, а как вообще светит лампа? Подъезжаем к экрану на полметра и вновь делаем замер освещенности в самой яркой точке: получаем 1500 лк против 25 000 лк. Догадываетесь, в чью пользу итог?

Впрочем, редакционные деньги потрачены не зря: они сберегут ваши. ЗР

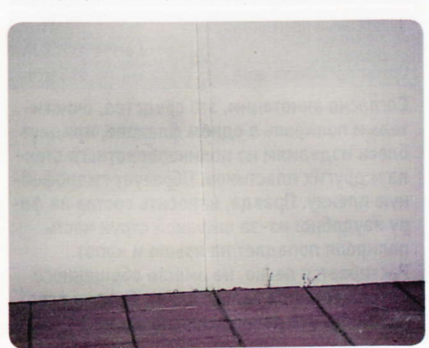
Из 18 светодиодов три, что в торце, вообще бесполезны: в фаре против них стоит колпачок, а на рефлектор свет не попадает.



Галогенка не подвела: именно такую картину должен давать ближний свет. Встречных не слепит, обочину освещает.



А вот инновационная «нанолампочка» рисовать лучом не умеет. Да и луча-то нет! В общем, ни себе, ни людям.







Наиболее зрелищная и информативная часть программы испытаний – переставки.



Давление в шинах – важнейший параметр. Если обод коснется асфальта, риск перевернуть машину в повороте становится вполне реальным.



Для уменьшения погрешности измерений, вызванной человеческим фактором, всю серию упражнений выполняет только один водитель.



За глубиной «лужи» при испытаниях постоянно следит оператор системы орошения.



Раз за разом увеличивая скорость переставки, испытатель нащупывает предел, выше которого удержать машину в коридоре уже невозможно.

	10 место	9 место	8 место
	INFINITY INF-040	**AMTEL PLANET T-301 (K-308)**	**CORDIANT COMFORT PS-400**
			
Место изготовления	Китай	Россия	Россия
Рисунок протектора	асимметричный	направленный	направленный
Глубина рисунка протектора	7,2–7,6 мм	7,3–7,7 мм	7,2–7,7 мм
Твердость по Шору	65/63 ед.*	64/65 ед.	66/65 ед.
Масса шины	7,8 кг	7,3 кг	7,1 кг
Средняя цена	1600 руб.**	1600 руб.	1800 руб.
Соотношение цена/качество	1,91	1,85	2,05
	Далеко не новинка, выпускается с 2004 года, в России продается с 2009-го.	Известны с 2006 года как продукт компании «Амтел-Фредештайн». Сейчас выпускаются под флагом «СИБУР – Русские шины».	Модель создана в 2008 году, годом позже модернизирована – улучшены сцепные свойства на мокрой дороге.
	Четкий, понятный «ноль» на руле способствует уверенному движению по прямой на высокой скорости, однако при малейших боковых воздействиях (легкий ветерок, небольшой поперечный уклон) машина требует подруливания.	На высокой скорости плохо держат прямую, «ноль» на руле несколько размазан. При перестроениях неприятно подруливает задняя ось.	Прямую держат неплохо, на подруливание откликаются с небольшой задержкой.
	Скорость переставки низкая – наравне с аналогичным показателем «Амтела», ограничена сильным сносом в начальной фазе и глубоким заносом в завершении. Управление осложнено сильно увеличивающимися углами поворота руля с ростом скорости и его малой информативностью.	Скорость экстремального маневрирования на сухой дороге невысока, ограничена сильным заносом. Быстро и четко управлять автомобилем не позволяют значительные углы поворота руля.	На сухом асфальте резкие перестроения возможны на средней скорости, ограниченной легким заносом. При этом значительны углы поворота руля.
	На мокрой дороге росту скорости препятствует нарастающий занос, требующий быстрой корректировки. Углы поворота руля для компенсации не очень большие, но все же великоваты для заданной траектории.	На мокром покрытии при тех же маневрах скорость практически не уменьшается, хотя и остается ниже средней, однако поведение становится понятным, без замечаний.	На мокром покрытии скорость экстремальных маневров снижается: мешает занос с резким восстановлением сцепления.
	Тормозные свойства на сухой, так же как и на мокрой, дороге слабоваты на фоне достижений соперников.	На сухой дороге тормозят слабо, проигрывая «Кордианту» 2 м, но на мокрой обретают уверенность, отыгрывая метр тормозного пути.	Тормозят посуху здорово, даже обыгрывают признанного лидера «Конти», но на мокром шоссе – середнячки.
	Шелестят и шуршат даже на ровной дороге, при 70 км/ч досаждают шумовым резонансом. Заставляют кузов подрагивать на мелких дорожных неровностях.	Слегка гудят даже на ровном асфальтае. Неприятно жесткие, подробно передают неровности на кузов.	Озвучивают дорожные швы и меняют голос на покрытиях разного качества и асфальтовых заплатках. Подкидывают машину на крупных неровностях, потряхивают на швах, вибрируют на гребенке.
	Катятся неважно, заставляя расходовать лишнее топливо.	Расход топлива средний при любой скорости.	Расход топлива средний и в городском режиме, и в загородном.
	Грунтовку совсем не любят.	По грунтовке идут уверенно.	Грунтовка допустима ограниченно.
+	**Удовлетворительные курсовая устойчивость и плавность хода.**	**Хорошее торможение, понятное поведение при экстремальных маневрах на мокрой дороге, удовлетворительный уровень шума, хорошая проходимость на грунтовке.**	**Отличное торможение на сухом покрытии, скромный расход топлива в городе.**
–	**Слабые сцепные свойства, сложная управляемость при резком маневрировании на покрытии любого состояния, повышенные шум и расход топлива.**	**Слабые тормозные свойства и сложная управляемость на сухом покрытии, низкая курсовая устойчивость, очень жесткие.**	**Скромное сочетание поперечных сцепных свойств и характеристик увода на мокром покрытии, низкая плавность хода.**
	837 баллов	**867** баллов	**876** баллов
	Вполне пригодны для городских режимов движения.	Проявят свои лучшие качества в городских режимах и на мокрой дороге.	Универсальные шины для дорог хорошего качества.

*Здесь и далее – до/после испытаний.
**Здесь и далее приведена цена шины в интернет-магазинах.

Вне зачета***	3 место	2 место	1 место
TOYO PROXES T1R 82V	**CONTINENTAL CONTIPREMIUMCONTACT 2**	**MICHELIN ENERGY SAVER**	**NOKIAN HAKKA H**
Место изготовления: **Япония**	Место изготовления: **Португалия**	Место изготовления: **Испания**	Место изготовления: **Финляндия**
Рисунок протектора: **направленный**	Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **асимметричный**
Глубина рисунка протектора: **7,3–7,8 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,9–8,6 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,6–7,9 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,9–8,5 мм**
Твердость по Шору: **66/62 ед.**	Твердость по Шору: **70/66 ед.**	Твердость по Шору: **62/61 ед.**	Твердость по Шору: **67/65 ед.**
Масса шины: **7,1 кг**	Масса шины: **7,2 кг**	Масса шины: **7,1 кг**	Масса шины: **6,7 кг**
Средняя цена: **3500 руб.**	Средняя цена: **3100 руб.**	Средняя цена: **3000 руб.**	Средняя цена: **2800 руб.**
Соотношение цена/качество: **3,95**	Соотношение цена/качество: **3,49**	Соотношение цена/качество: **3,29**	Соотношение цена/качество: **2,91**
Модель допущена в тест вне зачета, поскольку пользуется устойчивым спросом в России, где продается с 2005 года.	Выпускаются с 2005 года, пережив не одну модернизацию, последний раз – в 2009 году.	Продаются в России с 2009 года. С первого участия в наших тестах модель стала своеобразным эталоном экономичности.	Подвергнуты модернизации с целью улучшения сцепных свойств на мокрой дороге и снижения сопротивления качению.
Цепко держат прямую, мягко, но чутко реагируют на коррекцию направления, четко выполняют плавные перестроения.	На высокой скорости держат дорогу лучше остальных. Очень четкий «ноль», плотный, информативный руль и отменные реакции.	Хорошо держат заданное направление при любой скорости и четко реагируют на подруливания. Держать машину в узде позволяет плотный, информативный руль.	По прямой идут четко. Очень плотный руль способствует высокой информативности. Машина непринужденно меняет полосу, но есть все же небольшая задержка в реакциях.
На сухой дороге способны резко переставиться на высокой скорости. В пределе – легкий снос на входе и такой же занос на выходе.	Резко сменить полосу на сухой дороге непросто. Да и достичь высокой скорости переставки нелегко – значительные углы поворота руля отрицательно сказываются на информативности и поведении машины. Выход из упражнения заканчивается сильным заносом.	Переставка на сухой дороге возможна на довольно высокой скорости, ограниченной мягким, плавным заносом, который легко парируется рулем.	Показали рекордную скорость переставки на покрытии любого состояния. Руль остается плотным, обеспечивая водителю отменное взаимопонимание с машиной.
На мокром асфальте скорость ограничивается тем же заносом, но здесь он мягче, чем на сухом покрытии. Однако углы поворота руля несколько увеличиваются.	На мокром асфальте скорость очень высока, но управляемость остается сложной: сильный снос на входе, затем резкое зацепление и отстреливающий занос при выходе. Удержать машину на полосе весьма трудно.	На мокром покрытии скорость остается высокой, поведение машины покладистое, а руль понятный и «плавный».	Скорость посуху ограничена легким заносом, на мокрой дороге – совсем небольшим сносом.
Тормозят здорово, вписываясь в лидирующую четверку. Возможно, это заслуга более широкого протектора. На мокром шоссе сцепные свойства чуть хуже среднего уровня.	Тормозят очень хорошо, слегка уступая «Кордианту» и более метра – «Нокиан». На мокром покрытии замедление тоже очень хорошее.	Тормозят на сухой и на мокрой дороге чуть хуже среднего.	Тормозят на сухой и на мокрой дороге лучше всех. Посуху «везут» ближайшему сопернику почти метр, на мокрой дороге – 1,3 м.
Шуршат протектором, передают легкие хлопки на поперечных швах. Впрочем, оценка 7 баллов по плавности – несомненный успех для низкопрофильных шин.	Озвучивают швы, шуршат-посвистывают на грубом асфальте. Потряхивают на дорожных швах, передают вибрации от мелких неровностей.	Комфортны. Не шумят, не трясут, хорошо гасят любые неровности.	По комфорту сравнимы с «Мишленом» – катятся так же мягко и тихо.
Топливом не злоупотребляют, хотя и не экономят.	Расход топлива повышенный, как у «Пирелли», «Савы» и «Инфинити».	Экономичны, но здесь им на пятки наступает «Барум».	Расход топлива скромный, но хуже, чем у «Мишлена» и «Барума».
Грунтовка весьма нежелательна.	Грунтовку не любят.	Грунтовка допустима, но все же нежелательна.	Грунтовка допустима ограниченно.
+ Хорошие торможение на сухом покрытии, курсовая устойчивость.	**+ Очень хорошие тормозные качества на любом покрытии, отличная курсовая устойчивость на прямой, стабильность характеристик в любую погоду.**	**+ Хороший баланс поперечных сцепных свойств и характеристик увода, стабильная управляемость, низкий расход топлива, высокий уровень комфорта.**	**+ Отличные торможение и скорость переставки на сухом и мокром покрытии, скромный расход топлива в городе, высокий комфорт.**
– Незначительные замечания по управляемости при экстремальных маневрах, шуму и плавности, но они вполне закономерны для низкопрофильных шин.	**– Великоват расход топлива на любой скорости, сложная управляемость при выполнении экстремальных маневров, замечания по плавности хода.**	**– Не отмечено.**	**– Не отмечено.**
887 баллов	**891** балл	**911** баллов	**962** балла
Подойдут для любых дорог с твердым покрытием.	Подойдут для дорог с хорошим покрытием.	Демонстрируют баланс надежного поведения, комфорта и экономичности.	Подойдут для любых дорог с покрытием. Понравятся всем.

****Из-за размерности 195/55R14.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Шины 185/60R14	Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте		Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте		Скорость переставки на сухом асфальте		Скорость переставки на мокром асфальте		Расход топлива на V передаче при 60 км/ч		Расход топлива на V передаче при 90 км/ч	
	м	Баллы	м	Баллы	км/ч	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1 Nokian Hakka H	40,4	160,0	26,0	180,0	70,4	140,0	70,4	160,0	4,2	48,8	5,6	58,9
2 Michelin Energy Saver	42,1	153,5	30,0	156,0	69,5	138,2	67,3	153,0	4,1	50,0	5,5	60,0
3 Continental ContiPremiumContact 2	41,6	155,4	27,3	171,4	69,2	137,6	68,1	154,8	4,4	46,6	5,8	56,9
4 Barum Brillantis 2	42,6	151,7	29,1	160,8	68,0	135,2	67,0	152,3	4,1	50,0	5,5	60,0
5 Pirelli Cinturato P6	42,9	150,7	30,2	155,0	68,6	136,4	65,8	149,5	4,4	46,6	5,8	56,9
6-7 Hankook Optimo K415	43,2	149,6	29,3	159,7	67,2	133,6	65,8	149,5	4,2	48,8	5,7	57,9
6-7 Sava intensa hp	43,8	147,6	30,0	156,0	67,2	133,6	67,0	152,3	4,4	46,6	5,8	56,9
8 Cordiant Comfort PS-400	41,3	156,5	30,0	156,0	68,1	135,4	65,7	149,3	4,2	48,8	5,7	57,9
9 Amtel Planet T-301	43,5	148,6	29,1	160,8	66,5	132,2	66,3	150,7	4,3	47,7	5,7	57,9
10 Infinity INF-040	43,5	148,6	31,3	149,5	66,4	132,0	64,0	145,5	4,4	46,6	5,8	56,9
вне зач. Toyo Proxes T1R (195/55R14)	41,5	155,8	30,3	154,5	69,0	137,2	67,5	153,4	4,3	47,7	5,7	57,9
Коэффициент значимости		16		18		14		16		5		6
	40 42 44		25 29 33		66 68 70		65 67 69 71		4 4,5 5		5 5,5 6	

ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ

Шины	Управляемость		Курсовая устойчивость	Комфорт		Проходимость
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		внутренний шум	плавность хода	
1. Nokian Hakka H	9/54	9/72	8/40	8/24	8/24	7
2. Michelin Energy Saver	8/48	8/64	8/40	8/24	8/24	7
3. Continental ContiPremiumContact 2	6/36	6/48	9/45	7/21	6/18	6
4. Barum Brillantis 2	7/42	7/56	7/35	7/21	7/21	8
5. Pirelli Cinturato P6	8/48	7/56	8/40	8/24	6/18	6
6-7. Hankook Optimo K415	7/42	7/56	8/40	8/24	6/18	8
6-7. Sava intensa hp	6/36	8/64	7/35	8/24	9/27	8
8. Cordiant Comfort PS-400	7/42	7/56	7/35	7/21	6/18	7
9. Amtel Planet T-301	6/36	8/64	6/30	7/21	6/18	8
10. Infinity INF-040	6/36	6/48	7/35	6/18	7/21	6
вне зач. Toyo Proxes T1R (195/55R14)	7/42	7/56	8/40	7/21	7/21	6
Коэффициент значимости	6	8	5	3	3	вне зачета

Разброс результатов у большинства участников нашего теста уложился всего в 5%. То есть попал в поле допуска, принятое производителями при оценке характеристик шин одной модели.

Подиум заняли изделия трех ведущих брендов, прочно закрепившихся на российском рынке.

Впереди со значительным отрывом Nokian Hakka H. Финнам удалось улучшить сцепные свойства этой модели на мокрой дороге, сохранив пониженное сопротивление качению.

На втором месте Michelin Energy Saver. Тоже практически без недостатков, хотя в некоторых упражнениях показала средние результаты.

ConiPremiumContact 2 – на третьем месте.

Hankook и Sava в нашем тесте набрали одинаковое количество баллов, поэтому делят между собой 6 и 7-е места. В данном случае мы не стали обращать внимание на ценовой фактор, так как цены с течением времени имеют привычку меняться. Поэтому оставляем выбор приоритетов на усмотрение читателей. Кроме того, вне зачета была испытана шина Toyo, отличающаяся большей шириной профиля. ЗР

Вместе с автором шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ. Благодарим за техническую поддержку сотрудников автополигона ДТР АВТОВАЗа и производителей, предоставивших для тестирования свою продукцию.

ЖУЧКИ-МАЯЧКИ

Существуют ли недорогие охранно-поисковые системы с автономным питанием? Да, если ограничиться лишь поисковой функцией, можно уложиться в четырехзначную сумму и сэкономить на абонентской плате за обслуживание. Три подобных устройства сравнил Алексей Воробьев-Обухов.

На проверку к нам попали автономные поисковые устройства трех отечественных производителей, внешне похожие как друг на друга, так и на спичечный коробок. Внутри, однако, не спички, а электронная начинка, состоящая из блоков GPS и GSM. Первый определяет по спутникам координаты автомобиля, второй передает их на телефон владельца в виде СМС. Само собой, для этого нужна SIM-карта одного из операторов. Блоки абсолютно автономны, работают от батареек годами и не требуют каких-либо подключений к бортовой сети автомобиля. А платить придется только оператору мобильной связи за эсэмэски.

Злоумышленнику обнаружить такую коробочку, запрятанную в недрах авто, очень сложно, даже если он вооружен сканером: «жучок» излучает короткий сигнал лишь раз в несколько часов. Владелец может сам с помощью СМС настроить интервал выхода на связь. На этом сходство устройств заканчивается и начинаются нюансы...

Мы нашли немало различий, позволяющих сделать осознанный выбор в пользу того или иного варианта. Не будем утверждать, что какой-то из них однозначно лучше или хуже. Как всегда, в каждом воплощен определенный компромисс. ЗР

Блок мобильный «Андромеда» Т-06 Н «Надежда»



Заявленный производитель: НТКФ «Си-Норд», Санкт-Петербург
Ориентировочная цена: 8500 руб.

Это изделие отличается от соперников наличием встроенного акселерометра. Идея разработчиков в том, чтобы позволить блоку дремать, не расходуя батарейку, в случае, если воры спрятали автомобиль в бокс, куда не доходят сигналы от спутников и сотовой связи. «Надежда» заснет (но не умрет!) до того момента, пока акселерометр не зафиксирует начало движения. Это может произойти хоть через год. Блок активируется, вычислит координаты и отправит сообщение владельцу. В обычной ситуации устройство не шлет СМС, поэтому, если хотите непрерывно следить за машиной, надо все время тормошить «Надежду» командами с телефона.

Наличие датчика движения наложило ограничения на монтаж коробочки: она должна не только «видеть» спутники (то есть не быть закрытой сверху металлическими деталями кузова), но и располагаться определенным образом относительно продольной оси автомобиля. Иными словами, пригодное для установки место придется еще поискать.

Кроме текущих координат, устройство сообщает также скорость и направление движения, остаточный ресурс батареи в сутках работы. Питается блок от единственной 3-вольтовой литиевой батарейки формата АА. Необходимый для управления устройством пятизначный PIN-код задан изготовителем и выгравирован на корпусе, так что не забудете.

Автономное поисковое устройство SOBR-Chip 01



Заявленный производитель: «Вега-Абсолют», Новосибирск
Ориентировочная цена: 5700 руб.

По размеру SOBR больше остальных, зато в нем нашлось место для трех батареек АА на 1,5 В. Нам понравилась высокая чувствительность GPS-приемника, позволяющая спрятать «жучок» хоть под капотом, хоть в багажник, хоть за обивку потолка или двери, не думая при этом о его правильной ориентации. С помощью СМС можно задать как интервал выходов устройства на связь в режиме приема команд, так и периодичность отправки координат на телефон: например, «слушать» хозяина через каждые шесть часов, а отправлять координаты раз в неделю. В случае хищения авто SOBR способен быстро принять от вас команду на регулярную (каждые 20 минут) передачу «разведданных».

Сообщения могут содержать либо широту-долготу в цифрах, либо готовую ссылку на карту с точкой местонахождения. Последнее возможно при условии, что телефон поддерживает связь с Интернетом. Если машину спрятали в бокс, куда не доходят сигналы GPS, но достает сотовая связь, вы получите коды базовой станции оператора мобильной связи, а по ним на специальном сайте можно обнаружить положение авто с точностью до пары сотен метров. То есть это не конкретный бокс, а, скажем, гаражный кооператив. Но все-таки не пресловутая иголка в стогу сена. SOBR сам периодически запрашивает остаток средств на счету и посылает сообщение, когда он становится ниже заданного порога. Четырехзначный PIN-код может быть изменен. Главное – не забыть актуальный!

Автономная поисковая система StarLine M10



Заявленный производитель: «УльтраСтар»
Ориентировочная цена: 5600 руб.

По характеристикам и структуре сообщений этот блок похож на SOBR, но имеет встроенный микрофон, позволяющий не только получать СМС с координатами, но и прослушивать салон авто. Устройство может общаться не только с телефоном владельца, но и напрямую с сервером GPRS, однако главной особенностью является возможность интеграции в сигнализацию через специальный переходник (приобретается отдельно). Тогда можно сразу получать тревожное сообщение при срабатывании сигнализации, датчика удара и т. п. Кроме того, предусмотрен выход на внешнее реле, позволяющий по команде с телефона, скажем, заглушить двигатель или включить какое-либо устройство.

Прибор питается от двух параллельно соединенных литиевых батарей CR123A, входящих в комплект поставки. Изготовитель положил в коробочку и SIM-карту, уже подключенную к специальному тарифу МТС «Телематик». Правда, этот тариф не поддерживает голосовую связь, так что, если планируете использовать микрофон, стоит подумать о другой карте.

Пролистав подробную инструкцию, мы, к удивлению, не нашли режима, в котором устройство «просыпается» на прием, но не отправляет координаты. На самом деле такой режим включается командой *F*, которую забыли упомянуть. И еще один минус: устанавливать StarLine M10 следует так, чтобы небо над ним не было перекрыто металлом. А таких мест в автомобиле немного: под торпедо или под полкой за задним сиденьем.

ДЕТИ ПОНЕДЕЛЬНИКА

Их относительно немного, зато они с самого рождения закалены борьбой за выживание. Этому поколению машин повезло расти в кризис и выйти в люди на североамериканском автошоу-2011. **Антон Чуйкин** рассказывает о премьерах Детройта.



Америка верна себе. Небольшая передышка в представлении новых пикапов – и вот, пожалуйста, пока еще опытный GMC Sierra All Terrain HD concept – название под стать 6 метрам длины (и 300 миллиметрам клиренса, позвольте заметить). Концепт использует агрегаты серийного пикапа «Сьерра», в том числе 6,6-литровый 400-сильный дизель с умопомрачительным моментом 1037 Н·м. Мощь большегрузной «Скании» при грузоподъемности «Газели» и проходимости трактора – почему бы и нет?

Накануне вылета я с коллегами составлял предварительный список новинок. «Не густо, – резюмировал один из нас, – я в свое время собирал там 50–60 новых машин, а сейчас всего два десятка с небольшим».

На самом деле по-настоящему ярких дебютов было и того меньше. И это вовсе не недостаток и уж тем более не достоинство нынешнего Детройта, а четкое отражение реальности. Судите сами: срок разработки новой машины сегодня – от четырех до шести лет (речь, понятное дело, не о рестайлинге). Когда «бабахнуло» в 2008-м и производителям пришлось сокращать расходы, под удар попали проекты, которым назначали премьеры в 2011–2013 годах. Свертывать разработки более высокой степени готовности было себе





Ажиотажа публики этот автомобиль не вызывал – ну, стоит себе «Шевроле-Малибу» (2,4 л/173 л.с. и 3,6 л/255 л.с.), эка невидаль. Нам же он интересен тем, что, возможно, сменит «Эпику» на российском рынке – уже в этом или следующем поколении.

УРОКИ КРИЗИСА



Автомобилем года североамериканского рынка на мотор-шоу был объявлен гибридный «Шевроле-Вольт». Краткое интервью с Тимом Ли, президентом GMIO (General Motors International Operations), я начал с поздравлений.

– Мистер Ли, победа «Шевроле-Вольт» в конкурсе была прекрасным подарком к 100-летнему юбилею марки...

– Да, и, кстати, мы постараемся в ближайшее время продемонстрировать «Вольт» в Москве и Санкт-Петербурге; думаю, это будет интересно. Этап от первых зарисовок до серийного производства автомобиль прошел за очень короткое время – всего за четыре года, поэтому хочу выразить признательность команде «Джи-Эм».

– То есть «Вольт» – это плод кризиса?

– Наоборот, несмотря на кризис, мы смогли реализовать проект по тому графику, который был намечен с самого начала. Батареи, их расположение, охлаждение, стыковка с ДВС – все эти решения были предложены и отработаны в четырехлетний период.

– Что такое кризис для автопрома – тормоз или фактор роста? Говорят, трудности закаляют...

– Думаю, уроки кризиса мы не забудем. Компания «Дженерал моторс» стала намного сильнее. Я пережил потрясение полтора года назад, когда мы стояли у черты. И очень горд тем, какой «Джи-Эм» стала сегодня.



В США седан сыграл премьеру под именем «Соник», но мы-то с вами знаем, что на самом деле это новый «Авео». Залихватский прищур фар и не менее раскрепощенный интерьер немного смущают непрактичностью (весь этот неприкрытый рельеф оптики предстоит когда-нибудь мыть). Но радуют оригинальностью. Пожалуй, самая интересная новинка Детройта с точки зрения российских потребителей: в середине 2012 года планируется старт производства «Авео» на площадях... ГАЗа! Объем – около 30 тыс. машин в год.

Боюсь, вы заждались рассказа о европейских марках. Извольте, «эмка» первой серии «разогревала» гостей на стенде БМВ перед главной премьерой – серии шестой. Ее показали в кузове кабриолет. Такой легкий наряд наиболее точно соответствует духу нынешней «шестерки». Купе, скорее всего, будет представлено в Женеве.



Кризис – кому война, а кому мать родна. «Субару» завершила 2010 год с рекордными показателями продаж за всю историю марки! На фоне такого достижения потрясающей красоты «Импреза Дизайн Концепт» смотрелся особенно уместно. Тем более что серийной модели, честно говоря, пора бы уж обновиться... Тогда, глядишь, и в России «Субару» станет рекордсменом.



«Бьюик» в условиях экономии ловко использует наработки партнеров по концерну «Джи-Эм». Перелицевав «Опель-Инсигния», год назад представили «Регал». В 2011-м тем же манером из «Астры» сделали «Бьюик-Верано» (на фото). Так урожденной «немке» повезло оказаться «лакшери-седаном» (цитирую пресс-релиз), да еще со 180-сильным мотором. Грамотный ход, ведь «Опель» не продают в Штатах, а «Бьюик» – в Европе.

Компания «Крайслер», младшая в «большой тройке», нынче водится с итальянцами из ФИАТа. «Крайслер», получив поддержку из-за океана (обычно мы подразумеваем транш в другом направлении), разродился новым седаном серии 300 в четырех исполнениях, включая С, «Лимитед» и полноприводную версию, с прежними, даже по докризисным меркам нескромными моторами в 3,6 и 5,7 л (296 и 367 л.с.). Или рецессия на самом деле далеко позади, или передряги, в которые то и дело попадал «Крайслер» последние 30 лет, ничему его не научили. Впрочем, как и все, кто читал книжку Якокки «Карьера менеджера», я желаю компании успеха.



дороже, от плановых модернизаций-фейслифтингов не откажешься, дальнюю перспективу совсем без денег тоже не оставишь… Теперь, когда дно кризиса уже позади и большинство автопроизводителей активно выгребают к свету, финансирование вновь набирает прежний темп, но плоды его мы увидим через несколько лет.

А пока – поживем с некоторым дефицитом новинок.

Кстати, так бывает и в демографии. Например, военное поколение, соответственно дети этих людей и даже внуки выделяются в статистике заметным спадом. Правда, утверждают, что в плане выносливости, смышлености и т. п. они тоже выпадают из общего ряда. Мне

«Тойота» предприняла ход настолько простой, что остается удивляться, почему никто не догадался сделать его раньше. «Приус»-универсал! Действительно, чем плох был прежний хэтчбек? Разве что маленьким багажником, под высоким полом которого расположены аккумуляторы. Если нельзя понизить пол, поднимем потолок – и вот вам практичный гибрид. В довесок компания представила концептуальный маленький «Приус С» (фото внизу) и объявила, что будет продавать все гибриды под маркой «Приус». Достойный подарок к 10-летию выхода модели на рынок США. С тех пор здесь продано 800 тысяч машин, а по всему миру вдвое больше. «Тойота» с намеком вспоминает: в 2000 году одновременно стартовал «Хаммер-Н2» – ну и чья концепция оказалась верней?



«Порше» изумляет высокими технологиями даже в трудные времена. После гибридного «Спайдера 918» здесь, в Детройте, показали его закрытую версию 918 RSR, по сути – гоночную лабораторию. Бензиновая «восьмерка» приводит заднюю ось, на передней установлены два мотор-колеса. В распоряжении водителя суммарная мощность 767 л.с. А что это за банка вместо второго сиденья? Это... маховик! Раскручиваясь до 36 000 об/мин, он накапливает энергию при торможении, чтобы потом отдать ее электромоторам в колесах.



Новая «Хонда-Сивик» (девятое поколение) выйдет на американский рынок этой весной, а предваряет ее появление «Сивик Концепт» в исполнениях седан и купе. Японцы явно поспешают за потребителем, разжигая его интерес, – при этом концепт, хотя и выглядит почти готовым к серии, старательно скрывает салон за темными стеклами и запертыми дверями. «Хонда» так сильно удивила всех предыдущим космическим «Сивиком», что нынешний шоу-кар, даже выкрашенный в радикально рыжий цвет, смотрится недостаточно ярко.



Почему бы спортивному купе не проехать 40 миль на галлоне топлива (то есть уложиться в 5,9 л бензина на 100 км)? Таким вопросом задались специалисты «Хёндай» и создали компактный «Велостер». Попутно они спросили себя: почему бы машине не иметь три боковые двери? Результат перед вами. В привычных нам терминах это хэтчбек с двумя дверями по правому борту и одной – по левому, с двигателем 1,6 л/138 л.с. и роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями. Эксплуатационное замечание: при мне один из журналистов, усевшись на заднее сиденье, в испуге пригнул голову, когда сверху стала опускаться дверь багажника, далеко заходящая на крышу...



почему-то кажется, что с автомобилями так же. Инженерам пришлось немало потрудиться, чтобы доказать жизнеспособность своего детища (ведь надо, чтобы из нескольких проектов приоритетным выбрали именно твой), потом – чтобы уложиться в урезанный бюджет (а его урезали все, не сомневайтесь!) и при этом не поступиться конечным результатом.

Трудности закаляют. Новинкам-2011 суждено вывозить Америку, да и весь мир, из кризиса. Счастливая судьба, не так ли?

«Форд» представил одну из самых больших экспозиций, в которой нашлось место и американизированному «Гранду C-MAX», и электрическому «Фокусу», и пикапам, и концепции «Один «Форд», знаменующей переход к единой гамме моделей по всему миру (более чем разумно, когда надо экономить). Гвоздь – концепт «Вертрек», он показывает будущее моделей «Эскейп» и «Куга». Кроссовер несколько больше и, главное, просторней «Куги» (по объему внутреннего пространства на 15–20%), чертовски красив (личное мнение автора) и, разумеется, выполнен в фирменном стиле кинетического дизайна. Поначалу на него смотришь как на нечто неземное, но, привыкнув, понимаешь, что в серию этот «космический корабль» пойдет не позже чем через год-два. Поспорим?



КИА определенно почувствовала вкус к созданию фантастических концептов. После парижского «Поупа» появился детройтский вагон-салон KV-7. Поскольку «кухонный уголок» в корме машины может принять несколько человек, посчитать точное количество мест в этом вагоне затруднительно. Компьютерные технологии будоражат умы автомобильных дизайнеров: долой «планшетники», у нас компьютер будет не просто настольным прибором, а собственно столом. За всеми чудесами не забыть бы оценить крыло чайки в виде двери (или наоборот?). Отметим отвагу фирмы и очевидную финансовую устойчивость союза «Хёндай» и КИА, который в Детройте позволил себе и серийные новинки, и пару концептов.





На правах рекламы

«Фольксваген» завершит обзор североамериканского автошоу своей чрезвычайно практичной моделью «Пассат». Очевидно, немцам надоели упреки типа «а вот «Кэмри» больше и дешевле», и они вместо европейского «Пассата» представили в США его увеличенную копию. База и длина выросли на 100 мм. Козырь новинки – экономичность: с 2-литровым дизелем она готова пройти 43 мили на галлоне топлива (5,5 л/100 км). Доступны и бензиновые моторы – рядная «пятерка» 2,5 л/170 л.с. и V-образная «шестерка» 3,6 л/280 л.с. Думаю, это тоже один из уроков кризиса – выйти на рынок с новой моделью, адаптированной к местным условиям и при этом недорогой. Кстати, российский «Поло Седан» сделан по тому же рецепту. Так что по части антикризисных моделей мы Америку уже догнали…

А ТАКЖЕ В ДЕТРОЙТЕ



«Кадилак-CTS» – боевая версия под индексом V.

Концептуальный кроссовер «Хёндай-Кёрб».

«Мерседес-Бенц SLS AMG» – теперь в виде электромобиля.

«Шевроле» серии H 1914 года – первый с фирменным крестиком.



ПОДКЛЮЧАЙТЕСЬ!

Эксперты предрекают: серийные электромобили появятся в России не раньше чем через 10–15 лет. **Максим Сачков** считает, что это произойдет гораздо быстрее. Под его чутким руководством мы начинаем проектировать свой российский электромобиль.

ВЫГОДА

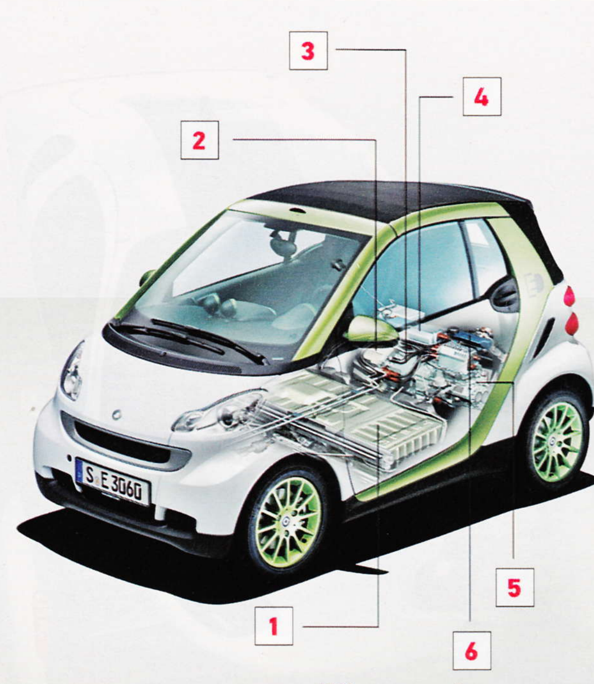
В некоторых странах электромобили уже продаются, хотя цены на них кусаются: порой разница двукратная по сравнению с бензиновым или дизельным аналогом. Однако с ростом производства комплектующие, а следовательно, и сами электромобили неизбежно начнут дешеветь. По предварительным прогнозам, через пять лет машины на электротяге будут в среднем на 30–40% дороже традиционных моделей. Уже терпимо, тем более что в эксплуатации электромобиль экономит средства.

Возьмем затраты на топливо. Немецкий клуб ADAC провел любопытные исследования, сравнив затраты на эксплуатацию бензинового, дизельного и электрического «смартов». На 100 км пробега машины потребовали соответственно 5,92, 3,94 и 2,04 евро. Пересчитав расход электричества и бензина «на наши деньги», получаем экономию: рубль на километр. Согласитесь, весомо.

Кроме того, электромобили дешевле в обслуживании и ремонте. Их конструкция гораздо проще, отпадает большинство операций ТО вроде замены масла, фильтров, свечей зажигания.

Власти крупных российских городов давно грозятся учитывать экологический класс автомобиля при расчете транспортного налога. Во многих европейских странах гражданина, купившего электромобиль, государство на пять лет освобождает от дорожных налогов. Кроме того, госпрограммы поддержки предусматривают существенные скидки при покупке машин с нулевым выхлопом. Например, во Франции это 5000 евро, в Испании 6000 евро, а в Японии 25–40% стоимости авто.

Один из главных факторов, сдерживающих распространение электромобилей, – инфраструктура. Точнее, сеть зарядок, которую придется создать быстро и с нуля. Действующие электрические мощности ограничены, потому крупные магазины, гостиницы, офисные комплексы могут позволить себе лишь небольшое количество электроколонок для так называемой быстрой подзарядки. А чтобы удовлетворить всех желающих, понадобится развитая сеть зарядных станций. Значит, придется строить новые подстанции, тянуть тысячи километров проводов, изыскивать возможности для прокладки коммуникаций. Хорошую службу могут сослужить энергетические системы общественного транспорта, в первую очередь метро. Вот она, уже готовая и развитая сеть! Остается только соединить ее с поверхностью и поставить раздающие энергию



Электромотор компактнее традиционного ДВС, проще найти ему место при компоновке машины. Поэтому не только «Смарт-Электрик Драйв», но и, например, три близнеца, «Мицубиси-i MiEV», «Ситроен C-Zero» и «Пежо-iOn», получили заднеприводную схему: 1 – литий-ионная батарея; 2 – блок управления мощностью; 3 – электромотор; 4 – зарядное устройство; 5 – трансмиссия; 6 – радиатор охлаждения для силового агрегата.

автоматы. А для оптимальной загрузки сети можно ввести выгодные ночные тарифы, чтобы основная часть электромобилей подзаряжалась, когда поезда спят.

ПРИСТУПАЕМ К ДЕЛУ

Аргументов вполне достаточно, чтобы браться за разработку электромобиля для России. Пофантазируем – как это можно сделать? За отправную точку возьмем электрические модели, которые уже продаются или появятся в ближайшие несколько лет.

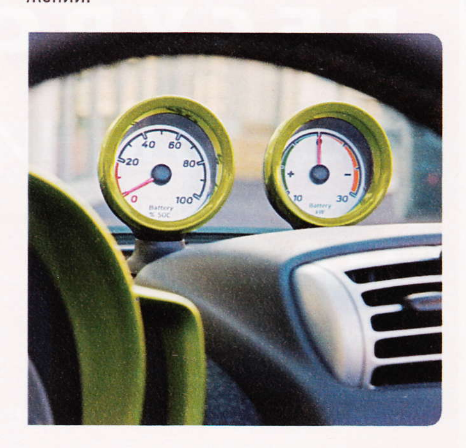
На проектирование и доводку отводим пять-шесть лет. И не будем забывать о специфических условиях, отличающих Россию от других автомобильных держав.

Итак, наш будущий электрокар – это небольшой городской автомобиль. Компактные размеры (длина до 3,5 м) обусловлены основной сферой обитания – мегаполис с запруженными улицами и тесными парковками. Но российскому электромобилю не стоит ужиматься до размеров сверхкороткого «Смарта» или чрезвычайно узкого

У первого серийного электромобиля «Ниссан-Лиф» двигатель расположен спереди и передает момент на передние колеса: 1 – инвертор; 2 – порт для зарядки; 3 – электродвигатель; 4 – зарядное устройство; 5 – батарейный блок.

1 2 4 3 5

Основные приборы на электромобиле, наряду со спидометром, – указатели заряда батареи и мгновенного расхода, данные о рекуперации энергии при разгоне и торможении.





Трехколеска «Аптера-2е» из Калифорнии внешне напоминает космический челнок пришельцев, хотя начинка вполне традиционная для электрокара. Кстати, необычные формы вдвое снижают сопротивление воздуху по сравнению с традиционными машинами. Помимо электрической версии, в этом кузове планируют выпускать и подзаряжаемый гибрид.

«Танго-Т600»: в салоне нашей машины должна разместиться семья из четырех человек, а в багажнике – пара сумок. Ради удобства сделаем его пятидверным, хотя не надо исключать и более дешевый (а может, напротив, спортивный) вариант с тремя дверями.

Несмотря на скромные размеры, будущий электромобиль должен отвечать строгим нормам безопасности с учетом всех перспективных стандартов. Поэтому, помимо тщательно просчитанного кузова с энергопоглощающими зонами, уже в базовой комплектации предусмотрены минимум шесть подушек и ремни с преднатяжителями. Еще больше внимания при разработке уделим электронным системам, помогающим избежать аварий.

Теперь основная часть – движущая. Мотор-колеса – очень привлекательное решение, особенно для маленького автомобиля. Но они долго и исправно работают только на чистых и ровных дорогах. Грязь и зимние реагенты быстро выведут узлы из строя, а из-за больших неподрессоренных масс придется часто чинить подвеску. Поэтому нашу машину приводит в движение электродвигатель, момент от которого через дифференциал и приводы идет на передние колеса. Мотор мощностью 50–55 кВт (68–75 л.с.) должен разгонять электрокар до 120–130 км/ч. Под полом ради наилучшей компоновки и развесовки уложены батареи с суммарным запасом энергии 20 кВт·ч. Этого хватит, чтобы

ЭЛЕКТРОКРОХИ



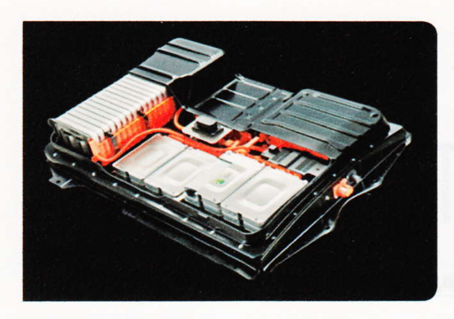
При длине 3,4 м «Мицубиси-i MiEV» (Mitsubishi innovative Electric Vehicle) с комфортом перевезет четырех пассажиров. Батареи спрятаны под сиденьями, мотор расположен в корме и приводит заднюю ось.
Двигатель – 47 кВт/65 л.с.; запас хода – 140 км; батарея – литий-ионная, 16 кВт·ч, максимальная скорость – 130 км/ч.



Совместное творение французских фирм «Элье», «Мишлен» и «Оранж» – модель ВИЛЛ. Два мотор-колеса питаются от литий-ионных батарей. Как альтернативный источник энергии предлагают топливные элементы.
Двигатель – 30 кВт/41 л.с.; запас хода – 150 км; батарея – литий-ионная.



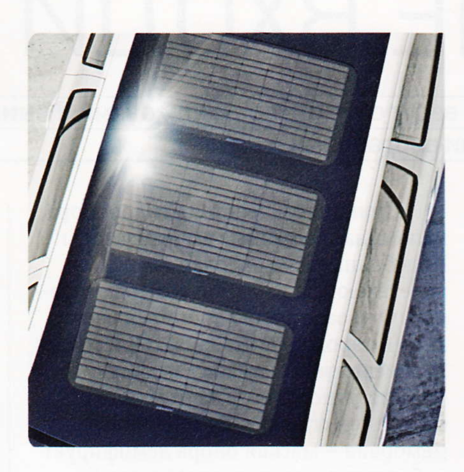
«Хёндай-i10 EV» сделан на базе обычной модели. Это дешевле, но осложняет компоновку. Вместо литий-ионных использовали литий-полимерные батареи, более энергоемкие и дорогие.
Двигатель – 47 кВт/65 л.с.; запас хода – 140 км; батарея – литий-полимерная, 16 кВт·ч, максимальная скорость – 130 км/ч.



Максимальная плотность энергии у нынешних литий-ионных аккумуляторов достигает 150 Вт·ч/кг. Иными словами, батарея емкостью 20 кВт·ч весит вместе со вспомогательными агрегатами (блок управления, система охлаждения и т. д.) около 200 кг. Через пять лет батареи станут примерно на 30% легче и технологии позволят перешагнуть рубеж 200 Вт·ч/кг.



Как опцию предлагаем солнечные батареи на крыше. Мощности такой электростанции даже при свете дня точно не хватит для нормальной подзарядки аккумуляторов, зато ее будет достаточно для питания некоторых бортовых приборов.



У проектируемой нами машины будет два электрических порта – для медленной ночной зарядки (например, от домашней сети) и под трехфазную цепь для быстрой подпитки батареи. Разъемы подгоним под мировые стандарты, которые утвердят в ближайшее время.

покрывать без подзарядки в зависимости от погоды и режима движения (зимний, экономичный, спортивный) расстояние до 200 км. Даже люди, живущие в пригороде и работающие в центре мегаполиса, редко проделывают за день больший путь.

Заряжать аккумуляторы можно в нескольких режимах – экономно, быстро и экстренно, подключаясь к колонкам или к бытовой розетке в гараже. Минимальное время зарядки через специально предназначенную трехфазную систему – полчаса, максимальное, от домашней сети, – 8 часов. Через мобильные средства связи водитель сможет контролировать зарядку, а также заранее протопить или остудить салон, задать цель системе навигации.

Мы не станем дальше углубляться в детали, об основных узлах электромобиля подробно поговорим в следующих номерах. В ближайшем, например, подберем конструкцию мотора для нашего электромобиля. ЗР



Концепт «Фольксваген E-Up!» изначально задумывали заднемоторным, но ради удешевления адаптировали под платформу «Поло» и переднеприводную схему. Серийный образец обещают через два года. Двигатель – 40 кВт/54 л.с.; запас хода – 130 км; батарея – литий-ионная, 18 кВт·ч, максимальная скорость – 135 км/ч.



МИНИ-Е разменивает сотню за 8,5 с, при этом благодаря мощной батарее, вытеснившей задние сиденья, запас хода у него вдвое больше, чем у многих других электрокаров. Двигатель – 150 кВт/204 л.с.; запас хода – 250 км; батарея – литий-ионная, 35 кВт·ч, максимальная скорость – 152 км/ч.

ВИБРОМАССАЖ В ЦЕНУ НЕ ВХОДИТ

Большинство двигателей при работе ведут себя отнюдь не тихонями. **Геннадий Емелькин** объяснит, как инженеры борются с неприятными вибрациями и шумом.

Силовой агрегат крепится к кузову на эластичных опорах. Они поглощают вибрации, чтобы те не передавались на кузов и не становились источниками неприятного шума в салоне. Кроме того, опоры защищают мотор от резких ударов, когда машина движется по неровной дороге.

Наиболее распространенный и дешевый вариант – резинометаллические опоры. Название говорит само за себя: две пластины и резиновая проставка между ними. Иногда для большей жесткости внутри подушек устанавливают пружины, а для смягчения ударов – буферы. Такие довольно простые элементы эффективно гасят колебания далеко не во всем рабочем диапазоне двигателя.

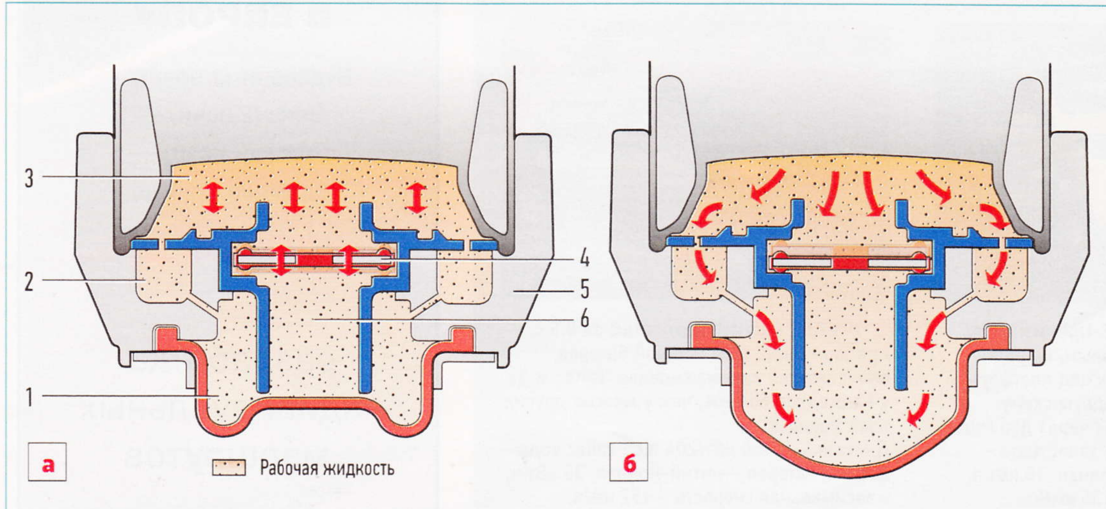
Более гибко реагируют на изменение оборотов гидравлические опоры. Их характеристики демпфирования адаптируют под два режима: первый – когда двигатель работает на холостом ходу, второй – когда автомобиль движется. На минимальных оборотах коленвала для эффективного гашения колебаний подушка должна быть мягкой. С ростом оборотов при движении автомобиля увеличивается амплитуда колебаний – в этом случае надо, чтобы подвеска двигателя стала жестче.

Принципом действия гидроопора напоминает обычные амортизаторы. Колебания гасит рабочая жидкость, перетекающая из одной камеры в другую. Они заполнены пропиленгликолем (в народе – антифриз). При малых перемещениях силового агрегата (работа мотора на холостом ходу) колебания сглаживает подвижная мембрана – мягкая опора демпфирует вибрации двигателя, передаваемые на кузов. Растут обороты коленвала и скорость – вместе с ними увеличивается и амплитуда колебаний. Мембрана уже не справляется с возросшей нагрузкой, и в работу вступает дроссельное устройство. Под давлением жидкость через его каналы перетекает из верхней камеры в нижнюю – жесткость и энергоемкость опоры увеличиваются.

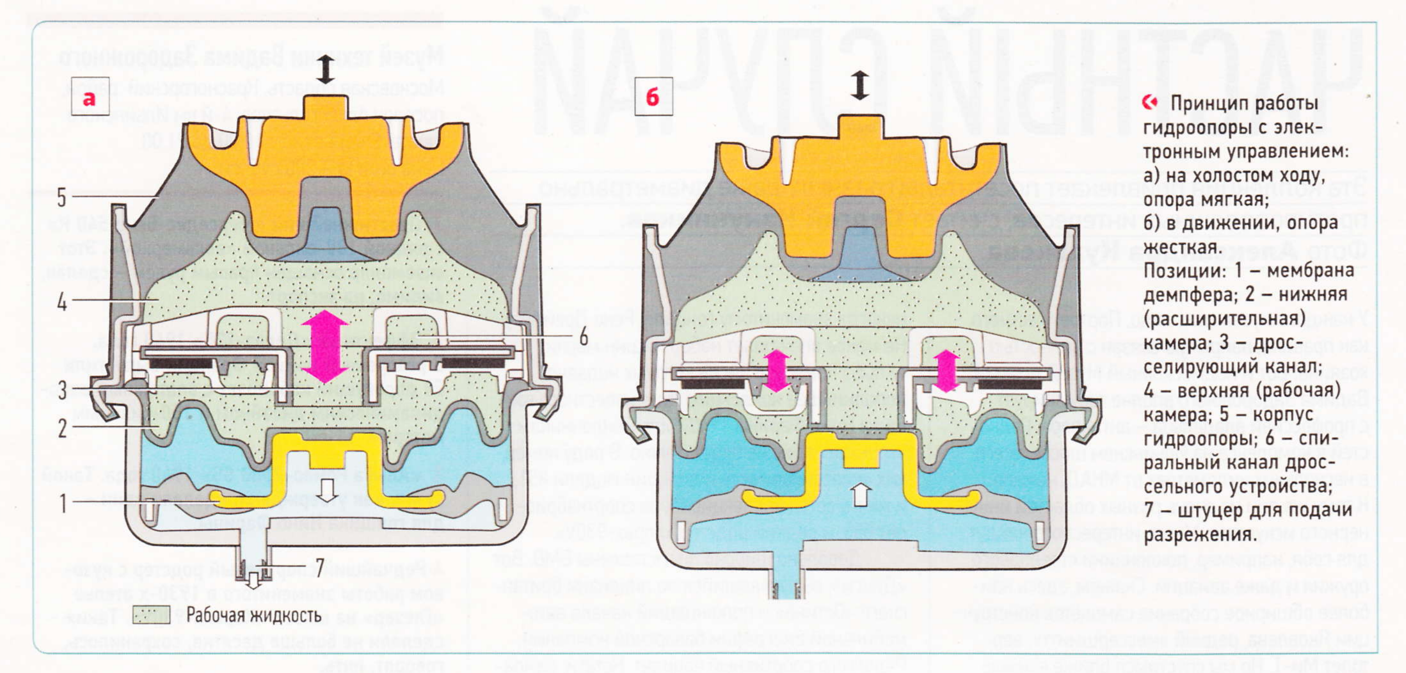
Гидроопоры для каждой модели двигателя настраивают отдельно. Рабочую характеристику задают, изменяя диаметр и длину канала дросселирующего устройства. Современные конструкции и точная настройка в некоторых случаях позволяют даже отказаться от балансирных валов, устанавливаемых в неидеально уравновешенные двигатели, чтобы снизить вибрации и шум. Существуют варианты «подушек» с электронным контролем, они сложнее по конструкции, зато быстрее реагируют на изменения режимов.

Для примера возьмем опоры с электровакуумным приводом. Блок управления двигателем получает информацию с датчика положения коленвала, учитывает скорость автомобиля и подает питание на электромагнитный клапан трубопровода, идущего от впускного коллектора к опоре. Появившееся разрежение вытягивает мембрану демпфера и открывает канал, по которому жидкость при возникающих колебаниях двигателя практически беспрепятственно перетекает из верхней камеры в нижнюю – в этом случае подушка мягкая.

Поднялись обороты двигателя, автомобиль тронулся с места – электроника перекрывает вакуумный канал и соединяет его с атмосферой. Разрежение в опоре падает, под действием атмосферного давления мембрана поднимается вверх и запирает отверстие между верхней и нижней камерами. Единственный оставшийся у жидкости путь – через спиральные каналы дросселирующего устройства. При этом сопротивление растет, соответственно жесткость подушки увеличивается, что позволяет эффективно противостоять вибрациям большей



Принцип работы современной гидроопоры с механическим управлением: а) на холостом ходу, опора мягкая; б) в движении, опора жесткая. Позиции: 1 – нижняя (расширительная) камера; 2 – дросселирующий канал; 3 – верхняя (рабочая) камера; 4 – подвижная мембрана; 5 – корпус гидроопоры; 6 – канал демпфирующей жидкости.



Принцип работы гидроопоры с электронным управлением: а) на холостом ходу, опора мягкая; б) в движении, опора жесткая. Позиции: 1 – мембрана демпфера; 2 – нижняя (расширительная) камера; 3 – дросселирующий канал; 4 – верхняя (рабочая) камера; 5 – корпус гидроопоры; 6 – спиральный канал дроссельного устройства; 7 – штуцер для подачи разрежения.

амплитуды – например, при движении по неровной дороге.

Существует аналогичная конструкция с электронным управлением, но без вакуумной магистрали. На минимальных оборотах канал, соединяющий воздушную полость подушки с атмосферой, открыт. При колебаниях силового агрегата рабочая жидкость свободно перетекает из верхней камеры в полость над воздушным каналом и обратно. При этом мембрана легко прогибается и вытесняет излишки воздуха наружу. Во время движения электромагнитный клапан перекрывает канал, соединяющий воздушную полость с атмосферой. Резиновая мембрана воздушной камеры перестает прогибаться, и жидкость начинает просачиваться из верхней полости в нижнюю через дросселирующее устройство. **ЗР**

ЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ

Эта коллекция привлекает посетителей разных, даже диаметрально противоположных интересов, считает **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.

У каждого музея свое лицо. Портрет частного, как правило, напрямую связан с личностью хозяина. Вот и подмосковный Музей техники Вадима Задорожного вполне гармонирует с профессией владельца – антиквара. Редкостей в комплексе на Ильинском шоссе, всего в нескольких километрах от МКАД, немало. К тому же они из очень разных областей инженерного искусства. Много интересного найдут для себя, например, поклонники стрелкового оружия и даже авиации. Скажем, здесь наиболее обширное собрание самолетов конструкции Яковлева, редкий «мессершмитт», вертолет Ми-1. Но мы спустимся ближе к земле и подойдем сначала к аллее военной техники, где широко представлены танки и бронетранспортеры, пушки. Поскольку стоит это все под открытым небом, веселее смотрится зимой.

Ну а что касается автомобилей... Вот уж действительно собрание диковин! В нашей стране (да, думаю, и не только у нас) мало кто помнит марку «Гочкисс». В лучшем случае всплывает в памяти нечто из истории гражданской войны и пулеметов. А ведь французская фирма несколько десятилетий строила автомобили. Один из них – в музее Задорожного.

Отдельный зал отдан отечественным представительским и парадным авто, среди которых редчайшие бронированный ЗИС-115 и полноприводный кабриолет ЗИС-110П, открытая «Чайка», несколько ЗИЛов разных поколений. Как и у любого из нас, у владельца музея есть свои пристрастия. В его коллекции целых четыре французских «делаэ». Не каждый музей на родине этих прославленных и очень недешевых машин может похвастаться таким набором. Тем более что один из экземпляров, как утверждают в музее, принадлежал некогда знаменитому гонщику Рене Дрейфусу. Не менее впечатляет набор машин марки «Альфа Ромео», в числе которых недавно пополнившее коллекцию купе известного гонщика Нино Фарины 1940 года. Поклонникам «хорьхов» тоже не будет скучно. В ряду немецких «классиков» есть и лимузин модели 851, и мечта сотен коллекционеров спорткабриолет 853, и редкий родстер «Хорьх-930V».

Довольно широко представлены БМВ. Вот «Дикси», выпускавшийся по лицензии британского «Остина» и положивший начало автомобильной биографии баварской компании. Рядом его спортивный вариант. Кстати, симпатичная желтая машинка когда-то была первой в коллекции Задорожного. В ряду БМВ есть и крошечная послевоенная «Изетта», вывезшая фирму из затяжного кризиса. А рядом несколько модификаций предвоенной серии 320 с закрытыми и открытыми кузовами. Какой музей, тем более с антикварным духом, без обширного собрания «мерседесов» и набора внушительных заокеанских «классиков»?! В ряду последних пара легендарных 16-цилиндровых «кадиллаков» – в 1930-х они слыли любимцами миллионеров, богемы и мафиози.

В отличие от иных, в том числе зарубежных, провинциальных музеев в подмосковном не ощущаешь тесноты и забытости (одно часто связано с другим): здесь нет ни спущенных шин, ни пыли, ни предательских подтеков под агрегатами.

Коллекция музея совсем не иллюстрирует детальное повествование о развитии мирового автопрома. Зато раскрывает наиболее яркие его страницы. Эдакий субъективный, антикварный взгляд. Но от этого не менее интересный. ЗР

Музей техники Вадима Задорожного

Московская область, Красногорский район, поселок Архангельское, 4-й км Ильинского шоссе. Ежедневно с 10.00 до 21.00. Цена билета – 200 рублей.

1 Престижнейший «Мерседес-Бенц 540 К» с рядной 180-сильной «восьмеркой». Этот экземпляр оснащен правым рулем – сделан, видимо, на экспорт.

2 Эффектный «Делаэ-175» 1948 года. В разоренной войной Франции выпустили 51 дорогущий кабриолет с эпатажным аэродинамическим дизайном и 150-сильным мотором.

3 «Альфа Ромео-2500 SS» 1940 года. Такой кузов, как утверждают, сделали один – для гонщика Нино Фарины.

4 Редчайший спортивный родстер с кузовом работы знаменитого в 1930-х ателье «Глезер» на шасси «Хорьха-930V». Таких сделали не больше десятка, сохранилось, говорят, пять.

5 Самый старый автомобиль музея – американский «Холсман» 1902 года. Огромные колеса (их еще называли артиллерийскими) – способ улучшить проходимость по отвратительным американским дорогам тех лет.

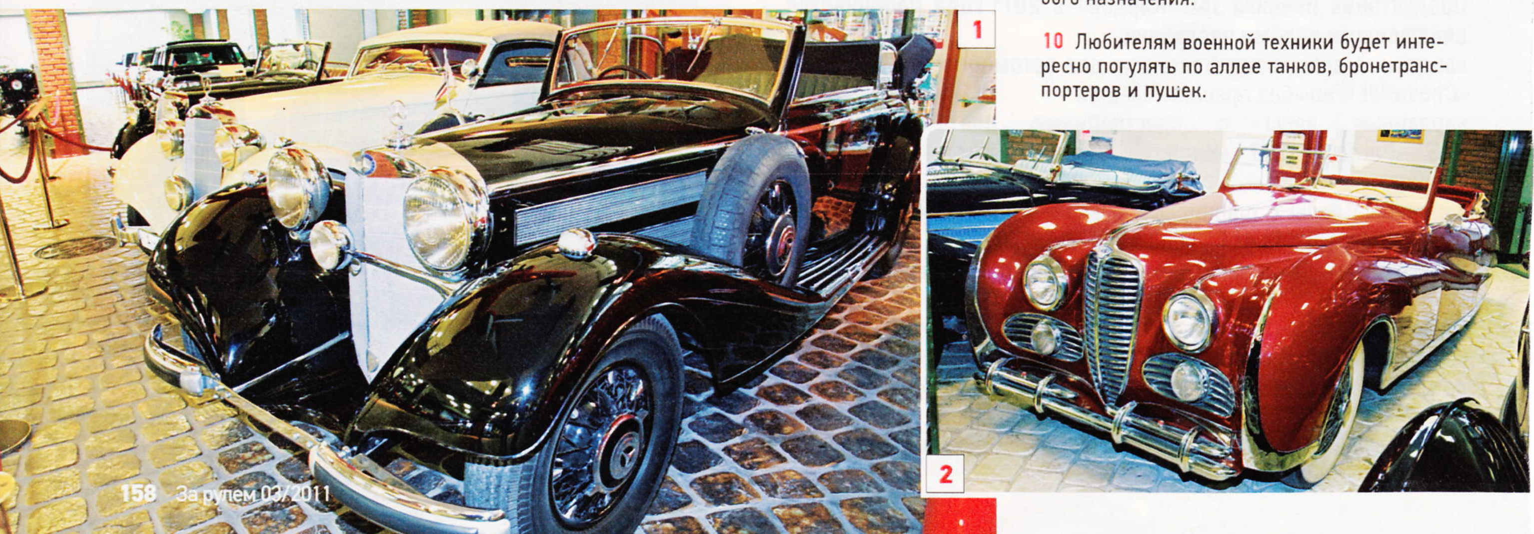
6 Французский «Гочкисс-АМ4» с 2,5-литровым 52-сильным мотором. С 1926 по 1932 год построили 7852 экземпляра. На заднем плане «Кадиллак-V16».

7 Один из лучших спортивных родстеров 1930-х – БМВ-328 с 80-сильной «шестеркой», снабженной тремя карбюраторами. На заднем плане его предшественник «БМВ-DA 3 Вартбург» с мотором в 18 л.с.

8 Полноприводных ЗИС-110П со 162-сильным мотором и раздаточной коробкой от ГАЗ-63 изготовили совсем немного. А кабриолетов вообще всего пару. Предназначались они для путешествий Хрущева по целинным землям.

9 Редкая птица – кабриолет «Чайка» ГАЗ-13Б в окружении «днепров», которые некогда использовали в ГОНе – гараже особого назначения.

10 Любителям военной техники будет интересно погулять по аллее танков, бронетранспортеров и пушек.



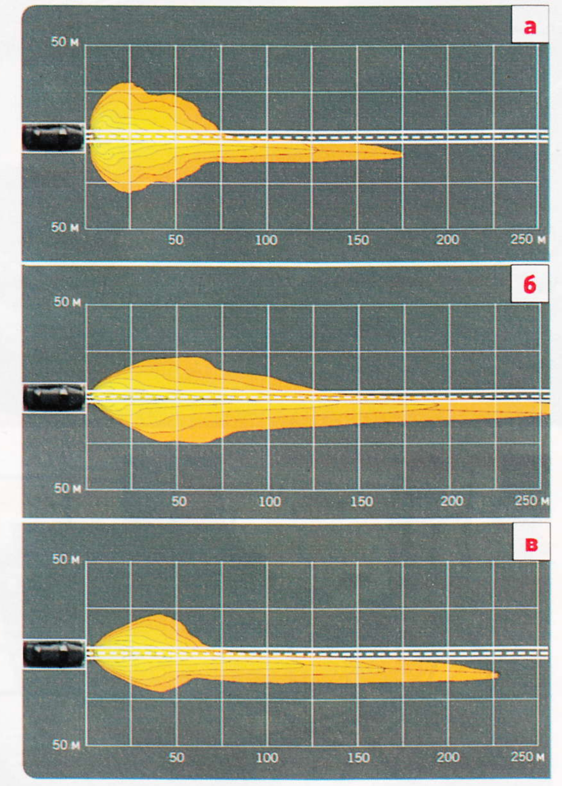

3
4
5
6
7
8
9
10

СКОЛЬКО ЛАМПОЧЕК В ФАРЕ?

Если говорить о блок-фаре нового «Мерседес-Бенца CLS», то все равно не угадаете: их 71! Конечно, это не обычные лампочки, а светодиоды со сроком службы 10 000 часов (это впятеро больше, чем у ксеноновых ламп, а с галогенными даже и сравнивать нечего).

Но зачем так много? Из 71 светодиода лишь 48 излучают белый свет, подобный дневному. Еще 13 – желтые, это указатели поворота. И наконец, 10 – инфракрасные, необходимые для подсветки в системе ночного видения. А еще в новой фаре есть радиаторы и вентиляторы, которые охлаждают светодиоды. Увы, пока их световой КПД равен лишь 30% (в ближайшие годы его обещают поднять до 50%). В общем, агрегат получился сложный и очень дорогой. Тому, кто его разобьет, придется крупно раскошелиться.

Наибольший интерес представляет реализация «ближнего света». Берем термин в кавычки, потому что теперь это уже не тот ближний свет, к которому мы привыкли В новой фаре за него отвечают три отдельных блока: поворачивающийся прожектор в центре, два рефлектора справа и слева и еще один, предназначенный для создания бокового света. Управление осуществляет компьютер, учитывающий скорость автомобиля, данные от навигатора и сигнал от датчика дождя. При этом в любом случае суммарный световой поток составляет 900 лм, но распределяется он по-разному в зависимости от конкретной дорожной ситуации: едете ли вы по автобану, крадетесь ли по улицам мегаполиса либо приближаетесь к повороту, идет дождь или снег.



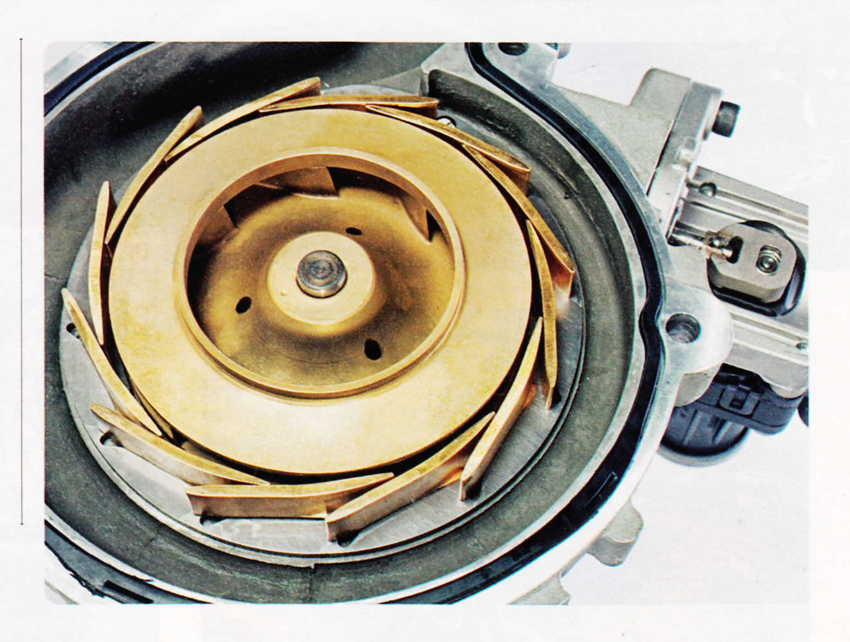
Три примера светораспределения. Всепогодный режим (а) включается по команде датчика дождя или вместе с противотуманками, режим «автострада» (б) активируется при скорости свыше 115 км/ч, ближний свет (в) работает до 75 км/ч. Есть еще два варианта: «загородное шоссе» и «поворот». В последнем случае включается боковой свет и поворачивается центральный прожектор.

Новая фара получилась шестиэтажной. И живет в ней 71 светодиод.

Указатель поворота (13 светодиодов)
Ближний свет (8 светодиодов)
Боковой свет (2 светодиода)
Габариты/дневной свет (22 светодиода)
Прожектор ближнего света (8 светодиодов)
Дальний свет (8 светодиодов)
Система ночного видения (10 светодиодов)

ВОДА СОЛЯРКУ БЕРЕЖЕТ

Сколько топлива потратит современный грузовик, обеспечивая необходимую интенсивность циркуляции охлаждающей жидкости в двигателе? Оказывается, водяная помпа может отобрать у мотора до 2 кВт! Компания Pierburg Pump Technology подсмотрела решение проблемы у компрессора турбонаддува. Оставив механический привод крыльчатки помпы, ее снабдили направляющим аппаратом с подвижными лопатками, управляемыми шаговым электромотором. В результате, когда интенсивное охлаждение двигателю не требуется, крыльчатка ориентируется так, чтобы минимально препятствовать течению потока. Это позволяет не только экономить топливо (более 5%), но и обеспечивать ускоренный прогрев мотора, что радует экологов и владельцев грузовиков.



В таком состоянии крыльчатка новой помпы работает практически вхолостую.

ПЛАСТИК ВМЕСТО ШАРИКОВ

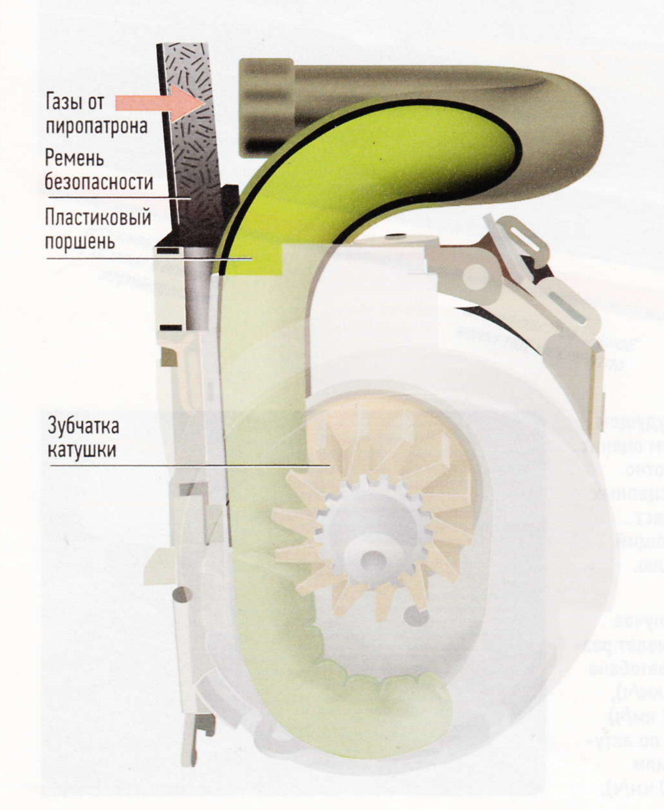
Пиротехнические преднатяжители ремней безопасности когда-то делали без особых хитростей: пороховые газы толкали поршень, к которому присоединялась пряжка ремня. При этом ходы ремня и поршня были одинаковыми, что требовало довольно большого пространства для установки устройства.

Сегодняшний преднатяжитель интегрирован с инерционной катушкой: газы толкают по трубке набор из нескольких стальных шариков, которые попадают между зубьями специальной шестеренки, соединенной с катушкой ремня. Устройство довольно сложное и работает не слишком стабильно. Ведь исходное положение зубчатки может быть таким, что первый из шариков если и не заклинит, то потратит лишнюю энергию.

Фирма TRW предложила новинку – преднатяжитель SPR4, лишенный этих недостатков и к тому же весьма простой в сборке: он состоит всего из четырех деталей! Для одноразового узла то, что надо.

Вместо шариков в трубку, соединенную с пиропатроном, заложили гибкий пластиковый жгут. Когда газогенератор выталкивает его к шестерне, ее зубья врезаются в пластмассу и нарезают на ней ответные зубцы. При этом начальное положение шестерни значения не имеет. Новый преднатяжитель стабильно работает в диапазоне температур от −35 до +85 °C, а процесс «боевого развертывания» занимает лишь 8 мс и сопровождается заметно более тихим хлопком.

Так работает новый преднатяжитель.

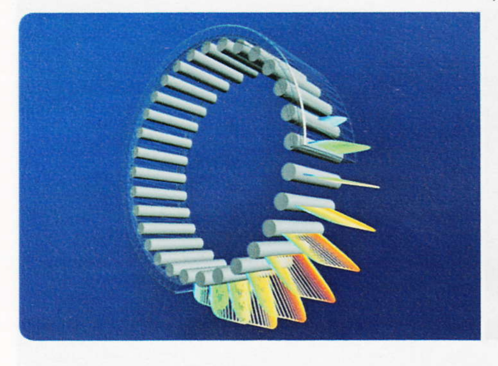


ЭКОНОМИМ НА ИГОЛКАХ

Еще один резерв экономии открыла фирма «Шеффлер», производящая подшипники. В данном случае речь идет об игольчатых изделиях, широко применяемых в коробках передач.

Совершенно неожиданно выяснилось, что если заменить каждую иголку двумя, уложенными в сепараторе торцами вплотную друг к другу, то трение при работе подшипника резко уменьшится. Таким образом, замена обычного сепаратора так называемым Twin Cage способна уменьшить потери мощности только в одном подшипнике при 4000 об/мин на 30 Вт!

Еще одна новинка предназначена в первую очередь для коробок-автоматов. Это подшипник, внутренний и наружный диаметры которого различаются всего на 3 мм. Если заменить такими подшипники скольжения, то трение значительно уменьшится. Более того, удастся резко снизить необходимую для смазки производительность масляного насоса коробки, а это тоже немалая экономия топлива.



Работу подшипников моделировали с помощью ЭВМ.



Двойные иголки, как оказалось, работают с заметно меньшими потерями, чем одинарные.



Толщина этого подшипника в радиальном направлении – всего 1,5 мм!

ФРИКЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

В рамках общеевропейского проекта Friction концерн «Континенталь» озаботился разработкой системы, способной предупреждать водителя о приближении к скользкому участку дороги. И не важно, чем это вызвано – гололедом, дождем, реагентами или разлитым маслом.

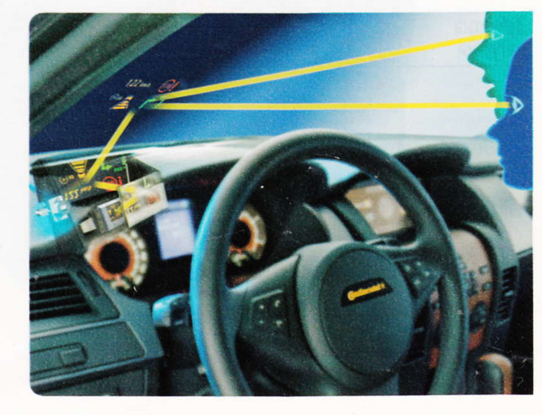
Современные микропроцессоры уже способны, оценив множество параметров, сделать вывод о реальном сцеплении шин с дорогой. Например, по усилию на руле, связи угла поворота баранки с поперечным ускорением... Но это относится к состоянию покрытия под колесами. А как оценить ситуацию впереди? Тут на помощь приходят дополнительные датчики. Например, оптический сенсор улавливает изменение отраженного от полотна света на расстоянии от 0,4 до 1,5 м перед колесом, поляризационная камера сравнивает соотношение между составляющими отраженного света с вертикальной и горизонтальной поляризацией (это говорит о мокрой поверхности) на дистанции от 5 до 20 м. Наконец, лазерный сканер различает капельки дождя или снежинки на расстоянии вплоть до 100 м!

И это еще не вся информация. Два термометра сравнивают температуру воздуха и асфальта, а датчики ABS могут зафиксировать начало скольжения.

Результатом сложных, но практически мгновенных вычислений становится сигнал водителю об опасности и допустимой скорости движения в данных условиях, который отображается прямо на ветровом стекле.



В скором будущем автомобиль сам оценит дорожное полотно в смысле его сцепных свойств и выдаст предупреждающий сигнал водителю.



В данном случае прибор показывает разрешенную на автобане скорость (130 км/ч), реальную (122 км/ч) и допустимую по актуальным условиям на дороге (120 км/ч).



МИРОВОЙ ПАРЕНЬ

Первый «Мондео» (от лат. mundus – мир), созданный как «всемирный» автомобиль, дебютировал еще в 1993 году. Трудоемкость обслуживания четвертого поколения династии оценил **Игорь Козлов**.

ЛАСКОЙ И СМАЗКОЙ

Особенности обслуживания наиболее популярных бензиновых моторов объемом 1,6 и 2 л мы уже описывали применительно к «Форду-Фокус» (ЗР, 2008, № 3). Поэтому сейчас уделим внимание 2,3-литровому двигателю. Для слива отработавшего масла есть две пробки: в поддоне картера, под ключ «на 13», и на колпачке картриджа, под шестигранник «на 6». Но прежде снимаем защиту моторного отсека – четыре болта «на 17». Если колпачок картриджа не пошел от руки, пригодится съемник-чашка 76/14F – весьма желательно иметь такой в комплекте инструмента. Подойдет и цепной съемник, ведь места для маневра здесь достаточно. А чтобы не расколоть колпачок, цепь накладываем как можно ближе к донышку! Столь же аккуратно заливаем масло: промахнетесь мимо горловины – свечной колодец первого цилиндра будет затоплен, что не на пользу ни свече, ни наконечнику катушки. И берегите голову: капот поднимается невысоко, а приложиться о его острую кромку, уж поверьте, неприятно.

И в механике, и в автомате масло рассчитано на весь срок службы, но не обольщайтесь: когда оно запахло паленым, лучше заме-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Ford Mondeo

ДЕБЮТ: 2007 год, Женева. В 2010-м на автосалоне в Москве представлена рестайлинговая версия.

КУЗОВА: седан, хэтчбек, универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,6 л, 110–125 л.с.; 2,0 л, 203–240 л.с.; 2,3 л, 160 л.с. (участник теста); 2,5 л, 220 л.с.; дизельные – 2,0 л, 140 л.с.; 2,2 л, 175 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А6 (участница теста), МА6 (робот).

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Ambiente, Trend, Ghia, Titanium.

ЦЕНА В ЯНВАРЕ 2011 ГОДА: 689 000–1 121 000 руб. (для базовых комплектаций).

нить. С МКП все просто: выкручиваем сливную пробку, сливаем отработку и заливаем свежее масло через контрольное отверстие. Внимательно рассмотрите масло, слитое из АКП: металлическая стружка, блестки бронзового или серебристого цвета – признаки запущенности агрегата. Заменой масла уже не обойтись, надо менять и фильтр. Пусть спецы, если уж все равно разбирать коробку, поменяют те детали, которые начали разрушаться. Особенно если агрегат заметно дергается при переключениях или часто встает в аварийный режим.

Охлаждающая жидкость работает долгий срок, однако рано или поздно ее придется менять. Вот тогда вы узнаете, что сливных пробок в системе не предусмотрено: надо отсоединять нижний патрубок радиатора. Чтобы часть жидкости не осталась в ловушке за клапаном термостата, сливать ее лучше на горячем моторе.

Для замены свечей сдергиваем декоративную крышку двигателя с трех буферов, просто потянув ее вверх, и вывертываем крепеж катушек – четыре болта «на 8». Проводку можно (и даже желательно) не отсоединять – ее длины вполне хватит для демонтажа катушек из колодцев. Прежде чем браться за свечной ключ «на 16», проверяем, сухо ли в округе: ма́сла, если не пролили при заправке, нигде быть не должно! Иначе меняем прокладки клапанной крышки.

Для смены воздушного фильтра вывертываем крестовой отверткой шесть саморезов его крышки. Но не до конца, а лишь пока они не выйдут из тела корпуса (этот момент легко почувствуете по щелчку). Упругость гофр не позволяет приподнять крышку на нужную высоту для того, чтобы вынуть старый элемент. Из-за формы клина он встает враспор, поэтому распускаем хомуты и снимаем крышку вместе с гофрами.

В приводе навесного оборудования на моторе 2,3 л предусмотрен автоматический натяжитель. И это здорово, поскольку на чисто фордовских двигателях агрегаты с роликами закреплены намертво, а ремень заменяется при помощи приспособлений. Даже профессионалы вдвоем тратят полтора-два часа. В нашем случае все проще: ключом «на 15» отводим натяжитель за болт ролика по часовой стрелке и легко снимаем старый ремень. Новый ставим так же, заведя его сперва на все шкивы и в последнюю очередь – на ролик натяжителя.

ГЛАЗ ДА ГЛАЗ

Если верить руководству по эксплуатации, поменять лампочки в головных фарах несложно: отверни два самореза (они под широкую шлицевую отвертку или «Торкс-30») и вынь оптику. На практике все гораздо сложнее: сперва, приподняв переднюю часть фары, сдвигаем ее вбок от оси машины, затем подаем слегка вперед, вынимая из проема в крыле, а потом двигаем еще раз вбок, выводя из-за бампера. Готовьте тонкую «минусовую» отвертку, чтобы подцепить усик на разъеме: нажав пальцем, как задумано конструкторами, его вряд ли разблокируешь. Разве только на новой машине, пока зазор в замке не забился грязью.

К правой противотуманке проще подобраться, сняв основную фару. С левой такой прием не пройдет – доступ перекрыт бачком омывателя. Поэтому действуем по инструкции: через технологические отверстия снизу вывертываем два самореза «на 8» и с помощью пластикового клина высвобождаем две защелки сверху. Сняв фару и отсоединив разъем, вынимаем лампу, повернув ее против часовой стрелки. Вроде бы несложно, но вот обратная операция... На подопытной машине со временем покоробился бампер и фара с подстыкованной колодкой никак не вставала на место – колодка упиралась в полку бампера. Пришлось импровизировать: сперва установили фару, а затем подсоединили разъем, отвернув три самореза и отогнув часть пластикового подкрылка под бампером.

С задней оптикой все гораздо проще. Только с фонарями освещения номерного знака пришлось осторожничать – того и гляди расколешь корпус, подцепляя отверткой усик.

В ОСАДКЕ

При замене тормозных колодок особых проблем не возникает. Главное – не забыть смазать направляющие пальцы, постели скобы и не загнуть в бараний рог стяжную пластину переднего суппорта. Поршень заднего механизма надо не вдавливать, а вкручивать, поэтому очень пригодится приспособление (оно стоит около 1800 рублей и окупается за одну замену колодок у дилера). Если его нет, подходит съемник пистонов обивки «классики» или, на худой конец, двузубая вилка для барбекю. Будьте аккуратны, не повредите пыльник поршня!

Для замены салонного фильтра снимаем педаль газа, иначе к его лючку не подобраться. Но только не отсоединяйте разъем педали! Здесь легко загнуть тоненькие, словно иголочки, контакты. Если все же решитесь на эту операцию, обязательно снимите клемму с аккумулятора, выждав несколько минут после выключения зажигания (пока дроссельный узел не перестанет жужжать). Отворачивая гайку со стороны тоннеля пола, используйте торцевую головку с карданчиком – чтобы исключить изгибающий момент на шпильку. Если она сломается, будете снимать весь педальный узел, а он, между прочим, с пиропатроном (для складывания педалей в случае аварии).

Лючок в отопителе крепится двумя саморезами. Доступ к верхнему крайне затруднен, но на подопытной машине... его на месте не оказалось. Похоже, предыдущий мастер, чтобы не мучиться с крепежом, решил его просто не ставить. Это не пример для подражания – крышка не прижмется к корпусу, через щель будет проникать неочищенный воздух.



НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр	40
Топливный фильтр	–*
Фильтр салона	20
Свечи зажигания	–**
Поликлиновой ремень	160**
Масло в МКП/АКП	–*
Антифриз в системе охлаждения	(10)
Жидкость в приводе тормозов	(2)

*По регламенту замене не подлежит.
**Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

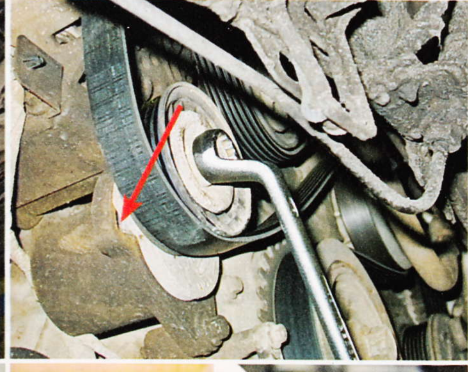
Компьютерная диагностика двигателя	1850
Диагностика ходовой части и тормозов	1970
Замена масла и фильтра двигателя (масло CASTROL или FORD WSS-M2C913-C; SAE 5W30, ACEA A5/B5*)	1100
Замена фильтра воздушного/салонного	160/780
Замена поликлинового ремня	3070
Замена охлаждающей жидкости (Motorcraft Super Plus*)	1640
Замена масла АКП (ESD-M2C-166-H*)/МКП (WSD-M2CR00-C*)	2400
Замена тормозных колодок передних/задних	1600/1600
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	2500
Нормочас	1650

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей	1650
Масло в двигатель (канистра 5 л)	1880
Ремень поликлиновой	1440
Автомат натяжителя поликлинового ремня (вместе с роликом)	10 280
Антифриз (1 л)	260
Тормозные колодки передние/задние	5020/4250
Тормозные диски передние	6200
Фильтр масляный/воздушный/салонный	390/630/710
Свечи зажигания (комплект)	2200

Если вздумаете протереть полость фильтра двигателя, используйте ветошь, не оставляющую волокон: бывало, оторванная ниточка заклинивала гидрокомпенсатор. Сливная пробка АКП показана стрелкой.

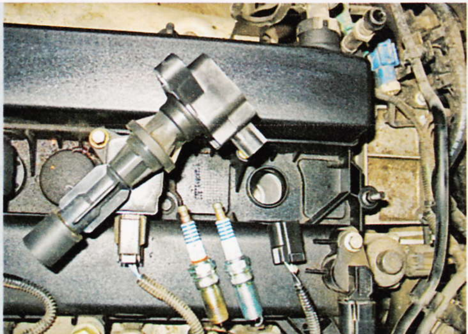


Для замены поликлинового ремня отводим автомат натяжителя, ухватившись за болт ролика ключом «на 15». Повернув его по часовой стрелке, вставляем в прорезь механизма шлиц отвертки (место показано стрелкой).

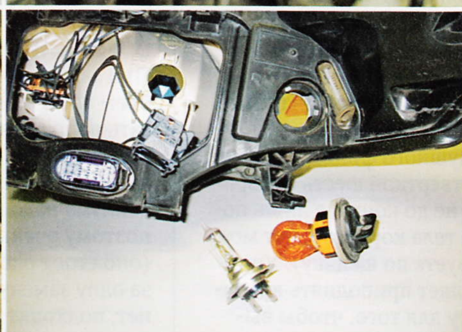


Внутреннюю поверхность колпачка перед установкой фильтроэлемента промываем бензином, а уплотнительные колечки смазываем моторным маслом. Нижнее колечко – для сливной пробки (под шестигранник «на 6»).

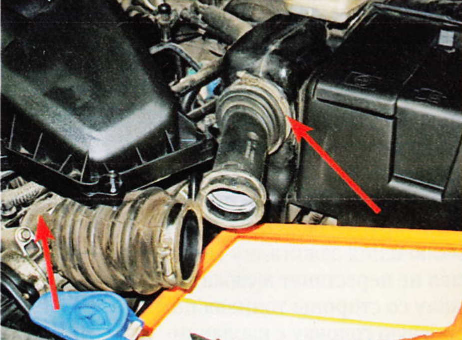
Чтобы снять разъем с фары, нажимаем здесь. Порой усилия пальца не хватает из-за накопившейся в зазоре грязи или задубевшего пластика, тогда подцепляем фиксирующий усик тонкой отверткой.



При замене свечей проверяем колодцы: масла в них быть не должно. Левее лежит старая свеча с явными признаками прорыва газов между корпусом и изолятором.

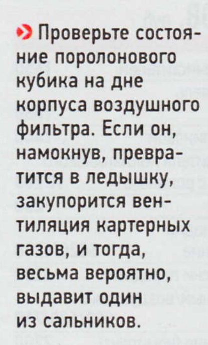


Тыльная сторона фары: крышка, фиксируемая двумя защелками, снята. Патрон поворотника снабжен скользящими контактами, а лампы головного света – понятными в пользовании колодками с замком в нижней части.



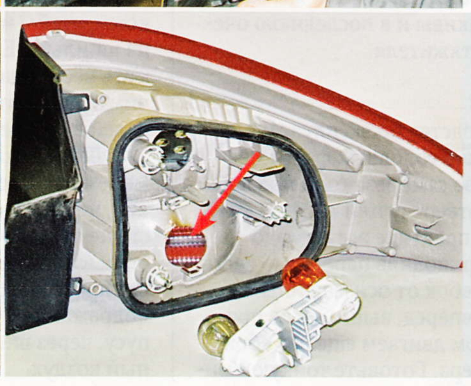
Отсоединять крышку от гофр лучше не так, как показано на фото, а со стороны дроссельного узла и ресивера впуска, что на дальнем плане (показано стрелками), – так будет намного удобней.

Сняли фару быстро, а вот с установкой повозились – мало того, что закладные пластины саморезов сходят с мест, так еще и колодка упирается в полку бампера (стрелка).



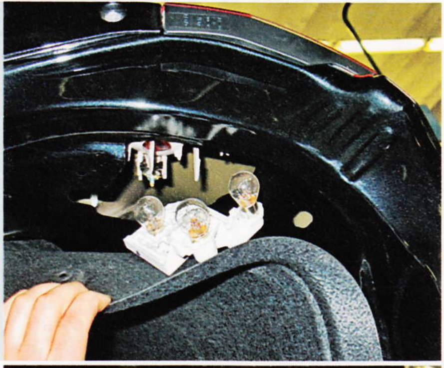


Проверьте состояние поролонового кубика на дне корпуса воздушного фильтра. Если он, намокнув, превратится в ледышку, закупорится вентиляция картерных газов, и тогда, весьма вероятно, выдавит один из сальников.



Вообще-то, фонарь для замены ламп снимать не обязательно. Но здесь пришлось, поскольку из-за оплавления корпуса (стрелка) не удавалось защелкнуть панель с лампами.

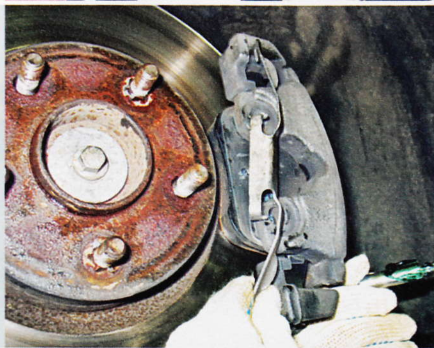
Для доступа к лампам в секции крышки багажника (речь о седане) вынимаем три пистона и отгибаем обивку. Надавив на усики, снимаем плату. Чтобы добраться до третьего стоп-сигнала, надо вынуть все 12 пистонов.



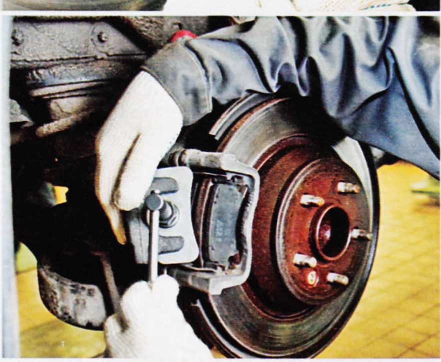
Фонарь подсветки номерного знака подцепляем за усик, показанный стрелкой. Для этого используем тонкую отвертку, но орудуем ею аккуратно – чтобы не расколоть хрупкий рассеиватель фонаря.



Устанавливая стяжную пластину в переднем тормозном механизме, осадите ее на место легкими ударами рукоятки молотка. Направляющие пальцы очищаем и смазываем. Не забудьте поставить на место защитные колпачки!



Задний тормоз: ключом «на 13» откручиваем болты направляющих, придерживая сами пальцы ключом «на 15». Прежде чем вкручивать поршень, отделите манжету, скажем, тупой спицей, смоченной тормозной жидкостью.



Отвернув крепеж педали газа, оставляем висеть ее на проводке. Сменный элемент ставим таким образом, чтобы стрелки на его торце были направлены в салон, то есть против хода авто. И обязательно заверните оба самореза лючка!



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Операция	Оценка	+	−
Замена масла в двигателе	●●●◐○	Приемлемый доступ к фильтру, удобный щуп	Бывает сложно стронуть колпачок картриджа
Замена воздушного фильтра	●●●◐○	Асимметричный фильтроэлемент	Туговат крепеж, надо отсоединять гофры
Замена свечей зажигания	●●●●○	Хороший доступ	Легко вырвать с корнем резьбовые втулки крепления катушек
Замена поликлинового ремня	●●●●◐	Есть автоматический натяжитель	Сложная схема укладки ремня
Замена ОЖ двигателя	●●●○○	Большой срок службы антифриза	В системе нет сливных краников
Замена масла в КП	●●●●●	Масло рассчитано на весь срок службы	Нет
Замена тормозных колодок	●●●◐○	Вполне привычная конструкция	Нужно приспособление для ввертывания поршней задних механизмов
Замена салонного фильтра	●●●○○	Нет	Плохой доступ, легко повредить шпильки и проводку педали газа
Замена ламп в головных фарах	●●●◐○	Большой лючок, понятные и удобные колодки ламп	Фары надо снимать, велико усилие фиксатора колодки фары
Замена ламп противотуманок	●●●◐○	Есть технологические отверстия для крепежа	Плохая фиксация закладных пластин саморезов, тугая фиксация защелок
Замена ламп в фонарях	●●●●◐	Отличный доступ к секциям в крыльях	Для доступа к секциям в багажнике надо частично снять обшивку

ИТОГО: В целом модель проста в обслуживании, за исключением неудобства замены охлаждающей жидкости и салонного фильтра.

**Авто с мотором SEBA в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).*



ТРЕТИЙ ГЛАЗ

Как оснастить автомобиль дополнительным боковым светом, рассказывает Владимир Арбузов.







С боковым светом езда в темноте станет гораздо безопаснее.

Фонарь бокового света можно установить в бампер.

Даже идеально отрегулированные фары крайне скупо освещают обочины. И если на улицах города этому не придаешь значения, то в темных закоулках или на лесной дороге, когда поворачивать приходится почти вслепую, боковой свет очень кстати.

На многих зарубежных автомобилях есть дополнительные фары или фонари, освещающие обочины при поворотах. Мы попробовали сами оснастить подобными нашу «десятку».

В качестве дополнительных фар у нас компактные противотуманки, врезанные в переднюю часть бампера. Схем подключения придумали несколько. Детально приводим те, которые оказались наиболее простыми и работоспособными.

Вот как сделать проще всего (рис. 1). При включении, допустим, правого поворотника ток от плюсового разъема его лампы через диод включает слаботочное реле (например, BS115C, ток катушки 20...50 мА). Ток от резервного предохранителя подается на правую боковую фару через выключатель (днем боковой свет отключаем) и контакты реле. А чтобы свет не моргал, параллельно ножкам катушки реле подключен конденсатор 1000 мкФ. Вторая часть схемы, для левой фары, выглядит так же. Но в этой схеме работа бокового света зависит от включения поворотника и кому-то это может показаться неудобным: зачем, скажем, на лесной дороге обозначать сигналами объезд каждой ямки? Поэтому мы опробовали и другой вариант (рис. 2).

В нем включение и выключение бокового света происходит при повороте руля. Питание к боковым лампам поступает так же, как в первой схеме, но командуют ими герконы. Они размещены в пенале, закрепленном на кронштейне напротив механизма рулевой рейки. На болт **2** крепления правой тяги рулевой рейки через проставку **5** (отрезок плотного резинового шланга длиной около 50 мм) наклеили «жидкими гвоздями» мощный магнит **6**. При повороте руля направо магнит движется вдоль пенала с герконами. После его прохождения нормально замкнутые герконы **Гк$_2$** и **Гк$_3$** останутся включенными, а геркон **Гк$_1$** на мгновение замкнется, послав сигнал на тиристор **Д$_1$**, который откроется. Ток поступит на реле **Р$_1$**, и лампа бокового света получит питание. При обратном движении руля боковой свет будет включен до тех пор, пока магнит не разомкнет геркон **Гк$_2$**. Тогда тиристор **Д$_1$** закроется, свет погаснет. При повороте налево схема работает аналогично, только в дело вступят герконы **Гк$_3$** и **Гк$_4$** и тиристор **Д$_2$**.

Опция оказалась весьма полезной, а эффективность ее хорошо видна на фото. ЗР

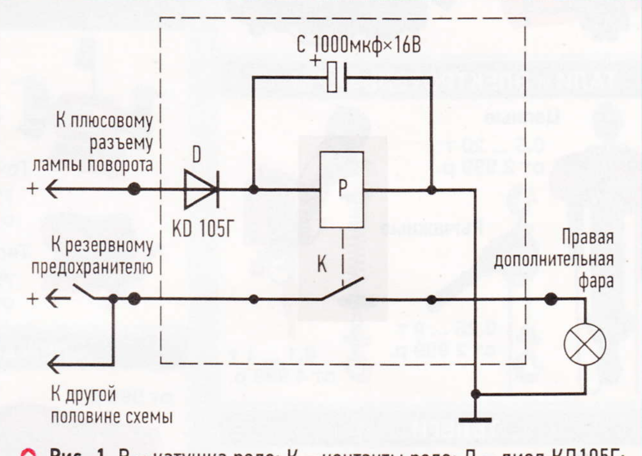
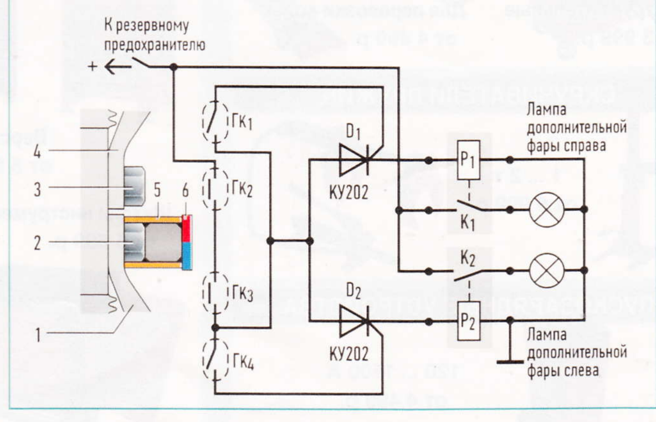


Рис. 1. Р – катушка реле; К – контакты реле; Д – диод КД105Г; С – конденсатор электролитический 1000 мкФ, 16 В. (Другая половина схемы симметрична этой.)

Рис. 2. Гк$_1$, Гк$_4$ – герконы с нормально разомкнутыми контактами; Гк$_2$, Гк$_3$ – герконы с нормально замкнутыми контактами; Д$_1$, Д$_2$ – тиристоры КУ202; К$_1$, К$_2$ – реле РС 111.3747; 1, 4 – рулевые тяги; 2, 3 – болты крепления наконечников рулевых тяг; 5 – отрезок шланга (L = 50 мм); 6 – магнит.



ВРЕДНАЯ ПРИВЫЧКА

Курить вредно, это знают все. Даже «прикуривать» не здорово. Как не заразиться дурной привычкой, расскажет **Владимир Арбузов**.

ПОТЕЛ ЛИ БОЛЬНОЙ ПЕРЕД СМЕРТЬЮ?

Почему иная батарея сдает, поработав всего год-другой? На автомобиле она заряжается от генератора – при постоянном напряжении в бортовой сети. После пуска двигателя интенсивная зарядка длится всего несколько минут (такую называют ускоренной). Ток в начале заряда может достигать десятков ампер, но затем на протяжении всей поездки он близок к нулю. При таком «стиле жизни» батарея постоянно недозаряжена, на пластинах образуются крупные нерастворимые кристаллы сульфата свинца – они увеличивают внутреннее сопротивление батареи, а ее емкость с каждым циклом становится все меньше.

Напомним, что полностью разряженной считается та батарея, у которой напряжение на клеммах упало до 10,2 В, так как при меньшем она начнет уже разрушаться. Но пустить исправный двигатель в летнее время такая батарея может запросто! Другое дело после ночи на морозе, здесь уж точно ничего не выйдет.

Нередко дорогие батареи премиум-сегмента работают на автомобиле на троечку и недолго. Отчасти это объясняется способом их зарядки перед испытанием: использование постоянного тока позволяет добиться стопроцентного соответствия заявленной емкости. При этом напряжение в конце заряда может превышать 16 В. В исправном автомобиле такого не встретишь. Например, на «десятках» бывает и 13,2, и 14,7 В. Первое вполне может уморить любого призера теста! Для новейших батарей, как правило, необходимо зарядное напряжение не ниже 15,1 В (как, например, на «Калине»). Но некоторые (те, что попроще и потяжелее) служат владельцам долгие годы, семь-восемь лет не такая уж редкость! Отечественные, к слову, сделаны так, что прекрасно заряжаются при напряжении 14,5 В.

НА ГОЛОДНОМ ПАЙКЕ

Еще недавно зарядку контролировали амперметром – да что толку? Стрелка отклонялась только после пуска двигателя, а потом прочно ложилась на ноль! Позже этот неинформативный прибор заменили вольтметром с цветными секторами шкалы: стрелка в зеленой зоне – норма, в желтой – зарядка слабая, а в красную ни-ни! Потом и вольтметр упразднили, заменив лампочкой с символом аккумулятора. При включении зажигания она загорается, после пуска двигателя гаснет... и всё. Толку от нее как контрольного прибора – чуть. Зарядка может пропасть (например, ослаб ремень генератора или нет контакта на проводе от генератора к батарее), а лампочка не загорится и не предупредит! Штатный бортовой компьютер тоже спохватится не раньше, чем напряжение упадет ниже нормы.

Но если уметь «слушать» машину, она зачастую сама все подсказывает. Например, при работающем двигателе свет фар яркий, а при выключенном тусклый. Или при пуске теплого двигателя стартер еле-еле крутит. Мерить нечего – батарея практически разряжена. Тогда первым делом проверим натяжение ремня. Нагрузим его между шкивами силой килограммов десять – если прогнется на 5...10 мм, натяжение в норме. Перетягивать ремень нельзя – худо будет и ремню, и подшипникам.

При повышении нагрузки (например, если резко увеличить обороты двигателя, особенно сразу после пуска, или включить фары) провисший ремень свистит, проскальзывая на шкивах. Если свистит и натянутый, то, скорее всего, изношены шкивы. Такие только менять. Бывает, что ремень замаслен – его тоже лучше заменить.

Довольно часто напряжение падает в контакте провода «массы». Для проверки отключаем его от двигателя, кузова и батареи, зачищаем контакты и вновь затягиваем. Пускаем двигатель и даем поработать на средних оборотах минут десять, затем измеряем напряжение на клеммах батареи. Эта величина очень важная, для каждой модели автомобиля своя. В руководствах по ремонту и обслуживанию она, как правило, указана.

Следующий опыт: включив фары и отопитель, снова даем мотору поработать – и проверяем напряжение. Если оно упало в сравнении с первоначальным не более чем на 0,15...0,25 В, с зарядкой все нормально.

Но что же делать, если батарея все-таки заряжается слабо? Бывает, что она чересчур «продвинутая», с кальцием в пластинах вместо сурьмы, – для ее полноценной зарядки напряжение бортовой сети вашей машины, видно, недостаточное. Но его можно увеличить примерно до 14,4 В. На той же «десятке», например, диод, взятый хотя бы из старого генератора, впаяем последовательно с диодами, через которые течет ток питания регулятора напряжения. После переделки аккумулятор будет заряжаться лучше, а свет фар станет ярче.

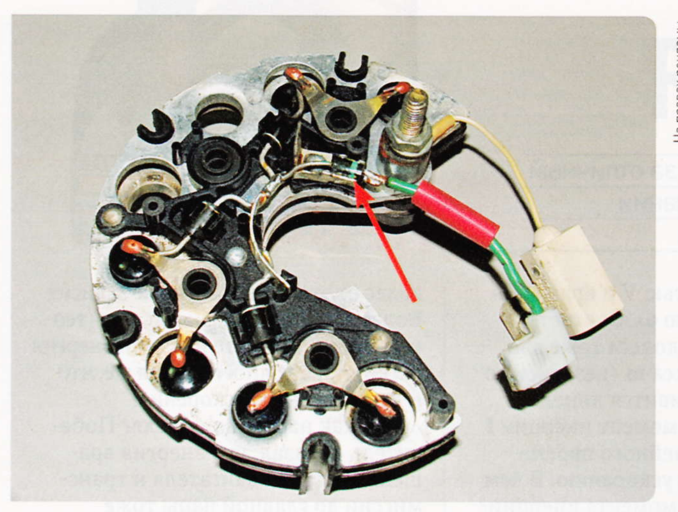
Удобнее всего контролировать зарядку батареи по прибору. Например, по миллиамперметру со стрелкой посередине, отклоняющейся в плюс либо в минус. Включенный параллельно проводу генератор – батарея, он будет показывать не только зарядку, но и ненужную разрядку («вампир») после отключения двигателя. А проверять заряженность батареи можно бортовым компьютером, который рассчитывает параметры по падению напряжения при включенных и выключенных фарах.



Ареометр – для контроля плотности электролита, стеклянная трубка – для определения его уровня в банках, сода – для нейтрализации следов кислоты между выводными штырями батареи и снижения саморазряда. Монеткой удобно вывертывать пробки.

ТРЕНИРУЙСЯ, БАБКА!

Времена, когда батарею берегли как зеницу ока, остались в прошлом. Нынче многие



«Подкова» генератора от ВАЗ-2110. Впаянный дополнительный диод показан стрелкой. Зарядное напряжение выросло с 13,5 до 14,4 В.

Бортовой компьютер показывает, что емкость в момент проверки – 41... А/ч! Оставим дробь на совести производителей – емкость все же измеряется в амперах, умноженных на часы.



«не парятся», а просто покупают взамен новую. А ведь организовать надлежащий уход за батареей не так уж сложно: раз в полгода обслужить и «потренировать». Для этого батарею снимаем, отмываем снаружи автошампунем, протираем насухо, извлекаем пробки. Стеклянной трубкой проверяем уровень электролита (требуемый указан в инструкции) и, если необходимо, доливаем дистиллированную воду. Затем батарею разряжаем лампочкой до напряжения 10,5...10,2 В и ставим на зарядку постоянным «десятичасовым» током (например, для батареи емкостью 55 А·ч зарядный ток составит 5,5 А). Время от времени посматриваем за электролитом в банках: если в одной он быстро закипел, а остальные не булькают, аккумулятор неисправен.

Если плотность электролита достигла нормы (по инструкции к батарее) и в течение двух часов неизменна, зарядка окончена. Но бывает, что плотность ниже нормы, – тогда цикл разряд-заряд повторяют. «Тренировать» АКБ вручную хлопотно, но есть автоматические зарядные устройства с тренировочным циклом в соответствии с законом ампер-часов Вудбриджа (зарядный ток (А) не должен превышать заряда (А.ч), недостающего до полной емкости).

После зарядки закручиваем пробки, протираем батарею раствором питьевой соды, а клеммы покрываем защитной смазкой. И всё! Как видите, не так страшен черт, как рисуют его устоявшиеся байки о загадочности аккумуляторов! А если вас все же угораздило остаться с севшей батареей вдали от дома или вы не исключаете такую возможность в будущем, освежите в памяти материал на эту тему из ЗР, 2010, № 9. Кстати, полностью заряженная батарея позволяет проехать даже на впрысковом автомобиле не одну сотню километров (ЗР, 2002, № 12). ЗР

РАДИУС ДЕЙСТВИЯ



Иван Елецких из города Дубна Московской области за отличный ответ на задачу № 36 (ЗР, 2010, № 12) получает от компании «Обнинскоргсинтез» канистру масла по своему выбору.

Условие задачи было как будто несложное. Представим, что на автомобиль поставили колеса большего размера, но той же массы, что у прежних. Главную пару подобрали так, что отношение скорости машины к оборотам двигателя не изменилось. Считаем, что сопротивление качению прежних и новых шин одинаковое. Изменится ли разгонная динамика?

Тут же посыпались ответы: *«Конечно, на родных колесах разгон лучше – они вертятся легче!»* Или: *«Ускорение выше на новых колесах, ведь у них пятно контакта больше»*. Некоторые подчеркивали, что их выводы *«совершенно очевидны»*. Вот так! Только не всё в этой задаче так просто, чтобы для верного ответа было достаточно житейских представлений. Допускали ошибки даже те, кто знаком с теорией автомобиля. Пример: *«Хотя массы колес одинаковы, у большего существенно увеличен момент инерции – он ведь пропорционален квадрату радиуса. Значит, раскрутить его трудней»*.

На деле это не так. Просто наш житейский опыт подсказывает, что большее колесо обычно тяжелее меньшего – но и только. В нашем случае сравнение двух вариантов должно происходить при одной и той же линейной скорости машины в конце разгона. Например, на низшей передаче – 40 км/ч. Но линейная скорость **V** связана с угловой скоростью колеса **ω** через внешний радиус: $\mathbf{V=\omega R}$. Больше радиус – меньше обороты колеса. Выходит, при том же линейном ускорении машины угловое ускорение увеличенного колеса меньше... Короче, рассудить всё «на пальцах» не всем удается. Надежней обратиться к учебникам.

Ответов, заслуживших детального изучения, мы в этот раз получили очень немного. Один из них, строгий и исчерпывающий, – от Ивана Елецких, которому нынче и улыбнулась Фортуна! Приведем некоторые доводы автора, слегка их упростив.

Сложное движение автомобильного колеса можно представить в виде двух самостоятельных: продольного с линейной скоростью **V** и вращения с угловой скоростью **ω**. Соответственно в инерции колеса тоже две составляющие. Масса **m** (независимо от вращения) противится линейному ускорению, а момент инерции **I** (независимо от линейного перемещения) – угловому ускорению. В чем физический смысл момента инерции? При раскрутке колеса важна не только масса каждого элемента, но и удаленность его от оси. Виртуальное колесо с **R**=0 раскрутке вообще не сопротивляется! А сильнее всего «упирается» колесо, у которого вся масса сосредоточена на внешнем радиусе **R**; тогда момент инерции максимален: $\mathbf{I=mR^2}$.

У реального колеса момент инерции меньше. Наш победитель принял $\mathbf{I=mR^2/2}$.

При разгоне машины кинетическая энергия линейного движения колес равна $\mathbf{E_{лин.}=mV^2/2}$, а вращательного – $\mathbf{E_{вр.}=I\omega^2/2}$. Но если преобразовать последнее выражение, то $\mathbf{E_{вр.}=(mR^2)(V^2/2R^2)=mV^2/2}$... Радиусы взаимно сократились, так что энергия вращения колес от этого параметра не зависит. Более того, при максимальном (теоретически) моменте инерции энергия раскрутки в точности такая же, что и для линейного ускорения!

А как насчет двигателя? Победитель показал, что энергия вращения деталей двигателя и трансмиссии до главной пары тоже не зависит от размера колес. Впрочем, это понятно из самих условий: если при заданной скорости обороты двигателя на разных колесах одинаковы, в его работе ничего не меняется. Но передаточное отношение от двигателя к колесу имеет большое значение! Например, на низшей передаче ведущие колеса воспринимают любой момент на валу двигателя (тяговый или тормозной) увеличенным раз в четырнадцать-пятнадцать. В динамических расчетах это учитывают.

Итак, при наших условиях машина в обоих случаях тратит на разгон одну и ту же энергию, а значит, ускорение и с теми, и с другими колесами одинаковое. Выкладки автора, в которых это доказано строго математически, можно не приводить. Важны выводы. Динамика разгона машины зависит не только от ее полной массы, но и от моментов инерции всех деталей, вращение которых связано с колесами. *«При замене колес с выполнением всех условий задачи мощность, затрачиваемая на раскручивание колес и деталей трансмиссии, практически не изменится»*. Что означает «практически»? Чем больше колесо, тем меньше его угловое ускорение, поэтому энергия раскрутки тормозных барабанов, полуосей, ступиц снижается. Правда, этот выигрыш – *«на уровне долей процента...»*

Общий вывод надежен, как в учебнике. Для повышения динамики следует облегчать автомобиль, снижать моменты инерции колес и вращающихся с ними частей, уменьшать потери всех видов в двигателе, трансмиссии, шинах, улучшать аэродинамику и т. д. Материи для кого-то скучные... Но далеко не для всех! **ЗР**

Всем спасибо за внимание.
Ивана Елецких поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 39

КОМБИНИРОВАННЫЕ СЪЕМКИ

Наш учебный фильм должен был показать «масляный» выхлоп изношенного двигателя. Пока спорили, как это лучше сымитировать, технически «продвинутый» режиссер предложил залить в бак «десятки» двухтактную смесь – бензин с добавкой масла. «Никуда не денется! Будет дымить как паровоз!» – уверенно напутствовал он нас. Сказано – сделано. Но, как ни газовали, сизого выхлопа не дождались. Повторили опыт на карбюраторной «Ниве» ВАЗ-21213. Картина та же! Короче, обмануть зрителей оказалось сложней, чем предполагали. Надеемся, знатоки объяснят эту странность.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 апреля 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.
Ответ – в июньском номере.

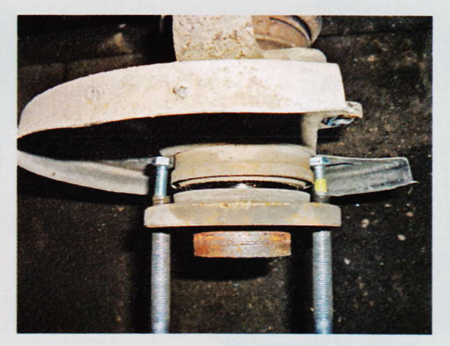
Равиль Хуснуллин из города Туймазы за простой и надежный способ снятия ступицы переднеприводных ВАЗов получает от южно-корейской компании SK Energy канистру масла ZIC. **Сергей Чупраков** из Кирова за доработку омывателя на автомобиле «КИА-Рио» награждается буксировочным тросом-рулеткой от компании «Авто-Новь».



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

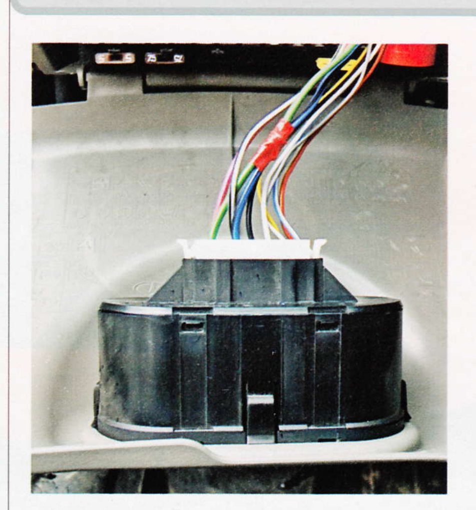
Р. ХУСНУЛЛИН

На переднеприводных ВАЗах при замене подшипника ступицы последнюю порой невозможно снять даже ударами обратного молотка. Я использую простое приспособление. В торцах двух болтов M12×1,25 (например, от головки цилиндров) сверлом диаметром 10 мм сделал неглубокие лунки. Эти болты завертываю в диаметрально противоположные отверстия ступицы. Между торцами этих болтов и поворотным кулаком ставлю болты M8. Они своими головками упираются в небольшие выступы на поворотном кулаке, а торцами – в лунки болтов M12. Постепенно ввертывая болты M12 в ступицу, я ее легко выпрессовываю.



С. ЧУПРАКОВ

В «КИА-Рио» 2010 года нет датчика количества омывайки, однако в приборной панели и сигнальная лампочка есть, и проводка присутствует! Надо лишь купить сам датчик (98520-3F000) и установить в бачок. Если эту операцию делать на подъемнике или канаве, бачок можно не снимать – будет доступ снизу. В донышке проделываем отверстие диаметром 35 мм (там для этого даже есть разметка!) – и в него через уплотнительное резиновое кольцо, входящее в комплект, устанавливаем датчик. Электрическая колодка под этот датчик висит возле бачка, протягивать провода отдельно не потребуется.



Б. ЕЗДАКОВ, Москва

Правила теперь предписывают ездить с включенным ближним светом. Но если функции блока управления освещением «Калины» не менять, то вместе с ближним будут гореть лампы габаритного света, подсветки панели приборов, освещения номерного знака. А возможности генератора небезграничны. Я нашел на белой колодке монтажного блока два провода – под номерами 10 и 12 (крайние слева) – и соединил их перемычкой, как показано на фото. Теперь при включении зажигания горит ближний свет. В ночное же время о невключенных габаритных лампах напомнят неосвещенные приборы на щитке.

Р. ВАЛИТОВ,
Оренбургская область

Если перестал работать ручной тормоз, по конструкции схожий с вазовским, проверьте состояние распорной планки между колодками. Нужно полностью отпустить ручник и убедиться в том, что между колодками и планкой не появился (из-за их взаимного износа) зазор. С ним будет значительный свободный ход рычага тормоза, эффективность ручника снизится. Избавляются от этой беды по-разному. На мой взгляд, проще всего на месте износа сваркой нарастить слой. Останется подогнать размер напильником и окончательно отрегулировать ручник.

Е. МИХАЛКЯВИЧЮС,
Санкт-Петербург

В креплении ДМРВ на ВАЗ-2110 применены винты с внутренним пятиконечником (типа «Торкс»). В центре углубления – своеобразный пенек, делающий винт еще более секретным. Но, как правило, владельцу не приходится часто снимать и ставить ДМРВ на собственной машине, так не покупать же для разовой операции специальный ключ! Подобрав подходящую по размеру отвертку с плоским жалом, на его середине надфилем делаем пропил на нужную глубину – и винты можно отвертывать.

В. СИВОЛОБОВ,
Московская область

Зимой перед тем, как загнать автомобиль на мойку, я протираю личинки замков насухо и заклеиваю кусочками малярного скотча. В отличие от других, он очень прочно держится, не поддаваясь даже напору «Керхера». Последнее очень важно. Если замки не защитить, вода под высоким давлением проникает глубоко в зазоры механизма – и там замерзает. Сразу после мойки скотч нужно обязательно снять и тщательно удалить сухой тряпкой его следы с лакокрасочного покрытия!

А. ИВАНОВ,
Московская область

Чистота номерных знаков автомобиля, стекол, фар, фонарей важна для каждого. Но в мороз отмыть их, особенно от реагентов, непросто – вода замерзает. Я пользуюсь незамерзайкой – разбрызгиваю из пузырька с пульверизатором (например, от жидкости для мытья стекол) и смываю грязь. Затем протираю детали безворсовым бумажным полотенцем. Если такого нет, подойдет и чистая ветошь. Расход жидкости очень мал. Трети пузырька хватает на очистку номерных знаков, фар, задних фонарей, стекол автомобиля.

УДАВ И КОБРА

В январском номере ЗР был опубликован совет А. Можайцева о том, как вывернуть болт со скругленными гранями головки. Мы решили проверить работоспособность идеи в нашем техцентре.

Говорят, гайки размером менее 19 мм электрики крутят исключительно пассатижами. Не спешите смеяться – иной раз именно пассатижи могут справиться с зализанной гайкой, когда даже накидному ключу не за что зацепиться. В арсенале бывалого ремонтника есть один приемчик как раз для такого случая, о чем и напомнил наш читатель в январских «советах бывалых».

Итак, посмотрим, на что способны в нашем деле пассатижи. У «кобры» (на фото она сверху) очень надежный захват: губки четко держат грани гайки, острые зубцы впиваются в металл. Болты с резьбой М8 и головкой на 13–14 мм отвертываем уверенно. Может поддаться и не очень ржавая резьба М10. Недостаток «кобры» – размеры. Ко многим болтам и гайкам автомобиля ею просто не подберешься.

В середине – классические пассатижи с полукруглыми зазубренными углублениями на губках. Ими, если хватит силенок, можно крепко вцепиться в гайку или болт. А не хватит – поможем руке, как посоветовал А. Можайцев. Захватив головку болта, мы туго стянули ручки резиновым жгутом, точно так, как показано на снимке – ближе к их концам. Арифметика простая: десять оборотов жгута с силой всего 5 кгс дают на ручках дополнительных полцентнера. Хочешь больше – мотай еще! А если жгут прочнее резинового – например, капроновый, – то можно дотянуть витки подходящим воротком или гвоздем.

Внизу на снимке плоскогубцы без углублений, с зубцами. Такие для нашей задачи малопригодны.

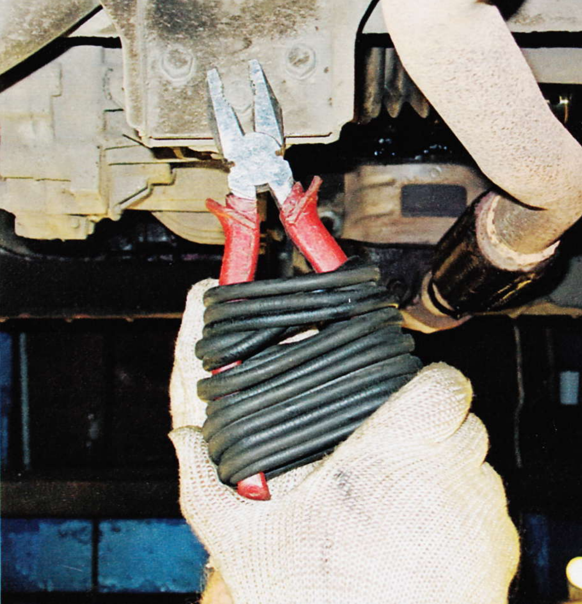
На правом нижнем снимке инструмент с двойной системой рычагов – он обжимает болт не хуже, чем пассатижи с намоткой.

А чтобы резьбовое соединение было легче развинтить, его нужно подготовить, – приемы подробно рассмотрены в ЗР, 2010, № 11.

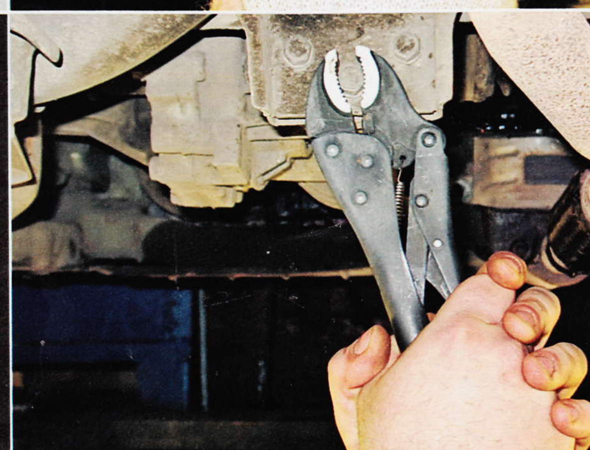
Итак, отвинтить упрямую гайку приемом, описанным в январском номере, можно. Инструмент – надежные, неизношенные пасатижи. Плоскогубцы же малопригодны. ЗР



Опробованные нами клещи: «кобра», обычные пассатижи и Г-образные плоскогубцы.







Такой «удавчик» восполнит недостаток собственной силы!

Гайка отлично ложится в зев «кобры».

Клещи с двойной системой рычагов – альтернатива пассатижам со жгутом.

ИГРА В ЖМУРКИ

Престижный кроссовер «Ниссан-Мурано» на вторичном рынке иной раз стоит весьма дешево – не обманывайтесь этим. Как подобрать машину, которая не подорвет бюджет чрезмерными расходами на эксплуатацию, объясняет **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.

ТЕПЛОВОЙ БАЛАНС

Как только не переиначивают владельцы кроссовера его имя: и «мурена», и «мурик», и даже «жмурик» – если кто-то купил совсем уж убитый экземпляр. При этом иные предложения выглядят весьма заманчиво: от 810 тыс. руб. за трехлетний экземпляр – поди найди престижный кроссовер дешевле! Вот когда цена затмит очи, тогда и покупают откровенный хлам, экономя на квалифицированной диагностике. Поговорим о том, на что обратить внимание при покупке «Мурано».

Проблем с кузовом опасаться не стоит: если машина не побывала в аварии, ржавчину вряд ли отыщете. Но облезающий с декоративных элементов хром – болезнь многих японских моделей.

Присмотритесь к водительскому креслу. Ремонт здесь весьма недешев: к примеру, замена оторванной от салазок подушки обойдется в 112 тыс. руб.

Ветровое стекло взамен треснувшего потребует до 67 тыс. руб. Трещина может возникнуть не только от шального камешка, но и вследствие перепада температур при прогреве салона зимой. Поэтому не направляйте горячий воздух на холодное стекло – только в ноги и на боковые дефлекторы. (Кстати, если из дефлекторов при прогретом двигателе дует едва теплый воздух, это первый признак пониженного уровня антифриза.) Если стекло уже «поползло», не спешите ставить оригинал: отечественные стекла Борского завода намного дешевле и ничуть не хуже.

ЧИСЛО «ЗВЕРЯ»

Пристальное внимание уделяем состоянию вариатора. Надежнее провести



ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Nissan Murano

ДЕБЮТ: первое поколение (заводское обозначение Z50) было представлено осенью 2002 года. В 2008 году дебютировала модель второго поколения (Z51).

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: для модели Z50 – бензиновые P4, 2,5 л, 163 л.с. (для Японии и ряда латиноамериканских стран; часть машин была ввезена в Украину); V6, 3,5 л, 234–248 л.с.; для модели Z51 – бензиновый V6, 3,5 л, 249–265 л.с.; дизельный P4, 2,5 л, 190 л.с. (для некоторых стран Западной Европы).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: A5 (только с бензиновым мотором 2,5 л), A6 (только с дизелем), CVT.

ПРИВОД: передний или полный.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2005 году изменились передний бампер и дисплей на центральной консоли (вместо монохромного стал цветным).

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2003 и 2005 годах уровень безопасности по методике IIHS (США) был признан отличным. В эти же годы институт NHTSA отметил хороший результат.

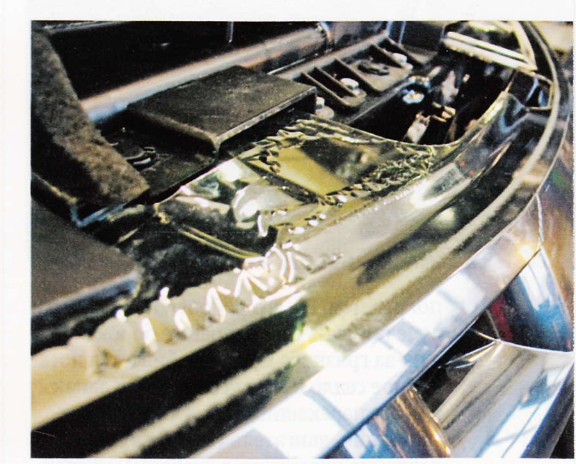




К эргономике, материалам отделки и качеству исполнения претензий нет.

VIN выбит на поперечном усилителе пола, под пассажирским креслом, а дублирующая табличка расположена за ветровым стеклом.

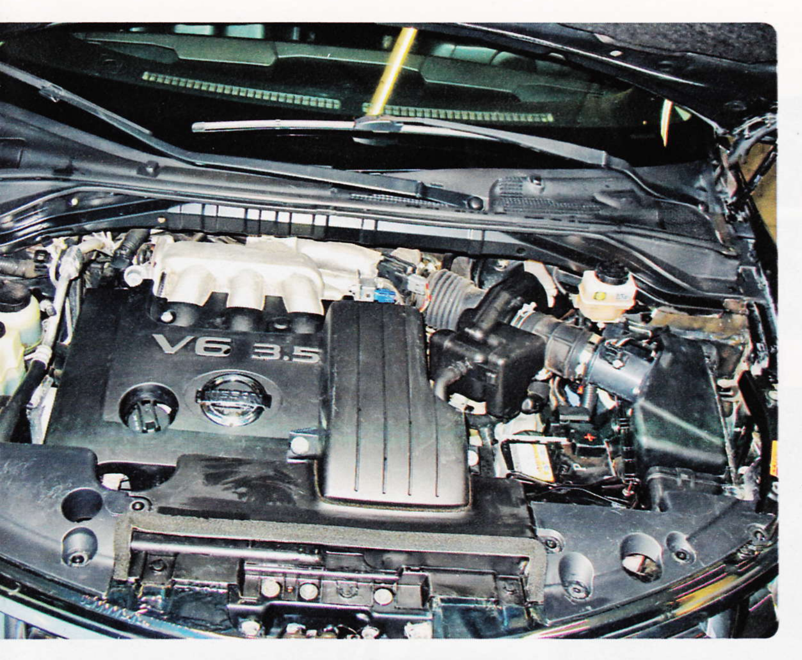
Облезающий хром – обычное дело. Здесь он вздулся при пробеге 85 тыс. км.

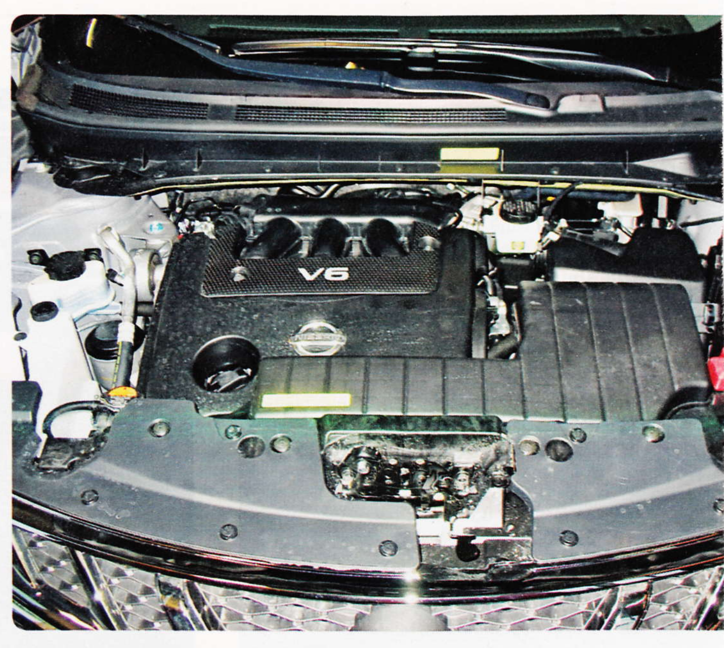


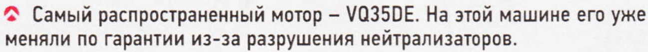
диагностику у дилера, но некоторые признаки скорой кончины сумеете выявить и при пробной поездке. Если в трансмиссии ощутимы рывки при работе, воздержитесь от покупки. Этот дефект может даже стать причиной аварии: трогаясь с места, жмешь на газ, а машина не едет, зато потом ка-ак рванет!

Самая распространенная неисправность вариатора (ее код 0868) – ошибка по давлению. Лампочка диагностики на щитке приборов при этом горит не всегда, ошибку порой заметит только дилерский сканер. Симптомы те же: рывки в трансмиссии, а также частый переход в аварийный режим, при котором автомобиль едва едет. Чтобы заставить CVT работать нормально, иногда достаточно остановиться и перезапустить двигатель.

Причины подобных неисправностей вызваны перегревом и несвоевременной заменой масла, чем в большей степени грешат авто из Америки. Вдобавок машины для заокеанского рынка имеют конструктивный недочет: доступ воздуха к радиатору CVT у них перекрыт противотуманкой (в Европу поставляли более дорогие варианты с биксеноном, а вместо противотуманок ставили воздухозаборники). Из-за перегрева начинает подклинивать редукционный клапан – силуминовый поршень с тефлоновым






Самый распространенный мотор – VQ35DE. На этой машине его уже меняли по гарантии из-за разрушения нейтрализаторов.

Тот же, по сути, двигатель VQ35DE стоит и на «Мурано Z51». Отличия лишь во впускном коллекторе и прошивках блока управления.



Владелец удалил начинку не только катколлекторов, но и третьего, общего нейтрализатора. Технологическое окно заварил.



Масло для вариатора – только оригинальное ниссановское! Полный объем для версии Z50 составляет 9,8 л, для Z51 – 10,2 л.

покрытием. На его рабочей поверхности отпечатываются кольцевые бороздки, а из-за грязного масла разбивается посадочное седло в корпусе насоса. Клапан в итоге перекашивается. Пока не перезапустишь двигатель (в этот момент давление повышается скачком), клапан не отлипнет.

Нередко хандрит еще один клапан – на штоке шагового электромотора. Он отвечает за давление в механизме, меняющем расстояние между конусами ведущего вала. Седло этого клапана находится в гидроблоке. Его, как и насос, нередко приговаривают к замене.

Из других проблем трансмиссии встречаются отказы датчика скорости (ошибка 1722), электромагнитного клапана-регулятора (0746) или сбои в коммутации CAN-шины (1000). Что бы ни было, с ремонтом не затягивайте. Иначе от ударных нагрузок разрушатся зубья углового редуктора,

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика электроники	720
Диагностика подвесок/тормозов/CVT	720/720/720
Замена масла в CVT	860
Замена масла и фильтра двигателя	580
Замена свечей зажигания (V6)	1720
Очистка радиатора охлаждения двигателя (промывка и продувка, со снятием)	2870
Очистка радиатора охлаждения CVT (промывка и продувка, со снятием)	2150
Замена углового редуктора	11 200
Замена тормозных колодок передних/задних	720/1000
Регулировка углов установки колес	2870
Нормочас	1435

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее/заднее	8600/32 340
Бампер передний/задний	13 900/17 400
Блок-фара/фонарь	30 600/5880
Фильтры: масляный/воздушный/салонный	280/640/600
Свечи зажигания (комплект)	4400
Угловой редуктор в сборе	110 400
Амортизаторы передние/задние	22 100/14 700
Рычаги передней подвески в сборе с шаровыми опорами	16 500
Подшипник передней/задней ступицы	10 780/11 200
Датчик указателя уровня топлива (в сборе с насосом)	8800
Трубка высокого давления ГУР	15 900
Тормозные диски передние/задние	6500/6500

примыкающего к вариатору и передающего момент на заднюю ось. Известны случаи, когда шестерни заклинивало и лопался картер!

Официальные дилеры меняют вариатор только в сборе (его стоимость 220 тыс. руб.), однако немало серых сервисов освоили ремонт агрегата. Их можно найти в Интернете на форумах владельцев «Мурано». Но и здесь редко обойдешься мелочью: в лучшем случае придется менять насос и гидроблок. А в худшем – еще цепь, «бублик» и даже конусы, если шлифовкой последние уже не спасти. Работа вкупе с запчастями может вытянуть из кармана примерно 120 тыс. руб.!

Компания Jatco, производящая вариаторы, знала о проблемах и постоянно дорабатывала свое изделие: только в 2005 году внедрила около сотни изменений. Надо отдать должное японцам, надежность трансмиссии с этого момента заметно повысилась.

У машин же раннего выпуска неполадки обычно возникают в зависимости от места первой прописки: у «американок» – после 100 тыс. км (60 тыс. миль по одометру), у европейских версий – ближе к 150 тыс. Если постоянно следить за чистотой радиатора (он за левым передним подкрылком), ремонт удастся оттянуть тысяч на пятьдесят, а то и более. Некоторые владельцы даже ставят дополнительный радиатор – такая доработка не лишена смысла, ресурс возрастает еще больше.

ПЕСОЧНЫЕ ЧАСЫ

Весьма важно также своевременно очищать радиатор двигателя. Это непросто (радиатор надо снять, иначе доступа к нему толком нет), но благодарный мотор ответит долголетием. Вообще, с наиболее распространенным двигателем VQ35DE (V6, 3,5 л) хлопот немного, если, конечно, следить за температурой и уровнем масла. Его угар даже на исправном моторе может достигать литра на 1000 км («Ниссан» считает это нормой), поэтому важно долить свежую порцию задолго до того, как щуп обнажится. Иначе жди неприятностей: бывало, и вкладыши прихватывало, и цилиндры задирало.

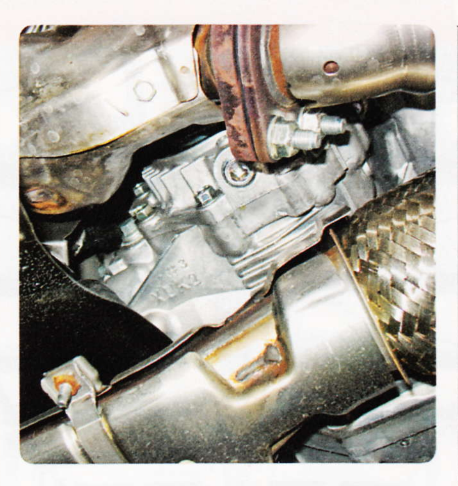
С нейтрализаторами как повезет. Некоторые разрушаются, и частички керамики засасывает в цилиндры. Следствие – задиры зеркал, падение компрессии, еще больший угар масла, его догорание на сотах, оплавление и разрушение новых ячеек и далее по кругу. Первопричиной дилеры называют некачественное топливо, но сдается, что виновато не только оно. Блок управления двигателем весьма лоялен к перебоям в воспламенении и не корректирует должным образом состав смеси, что и приводит к перегреву нейтрализаторов.

Свою лепту вносят ленивые мастера, меняющие свечи только на ближней головке (для доступа к дальней надо снять впускной коллектор, потратив уйму времени). Поэтому возьмите за правило проверять выполнение процедуры по вторичным признакам – стертой пыли или следам от инструмента. А лучше подвяжите «паук» к мотору тонкой нитью: если ее оборвали, то наверняка поменяли все свечи.

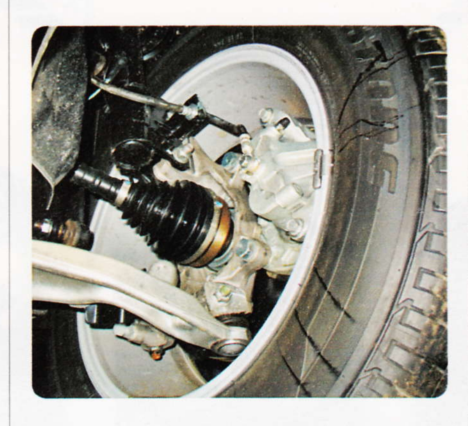
Бывает, двигатель плохо набирает обороты, неустойчиво работает, сжигает больше топлива, но свечи в полном порядке. Тогда промойте дроссельный узел (как правило, у него подклинивает заслонку), причем безотлагательно, иначе опять же пострадают нейтрализаторы.

Неполадки с датчиками указателя уровня топлива обычно проявляются к 120 тыс. км. Трубки высокого давления ГУРа к этому времени начинают потеть, а то и течь по завальцовке. Ресурс рулевых тяг – 100–120 тыс. км. Если начала подтекать рейка, не спешите покупать новую. На рынке есть ремкомплекты: 49297-CB025 для авто европейского рынка и 49297-CA025 для «американок». Ресурс элементов подвесок и тормозов (см. фото) зависит от стиля вождения и условий эксплуатации, но большинство других машин-одноклассников мало чем отличаются по этому параметру.

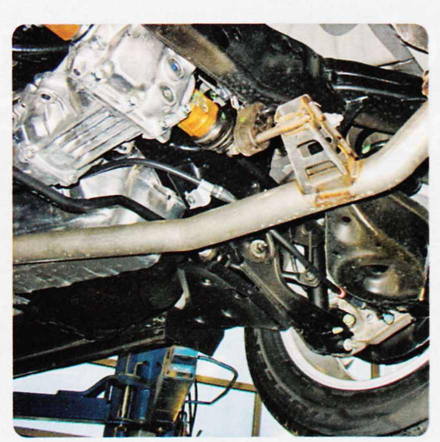
Маловероятно, что все перечисленные выше неисправности встретятся на одном экземпляре. Разве только на «жмурике». Поэтому предостережем еще раз – не экономьте на диагностике! А после всегда следите за эксплуатационными жидкостями и избегайте перегревов. **ЗР**



В угловом редукторе иногда разрушаются зубья шестерен. Гофры выпусков обычно служат довольно долго.



Шаровые опоры с алюминиевыми рычагами и рулевые наконечники служат 80–100 тыс. км, стойки стабилизатора – 60–70 тыс. км, а втулки вдвое дольше. Ресурс колодок – 30–35 тыс. км. Дисков, если их не поведет из-за перегрева, обычно хватает на два комплекта колодок.



Задний редуктор с муфтой подключения вполне надежен. В многорычажке часто закисает крепеж, поэтому весьма желательно при первой возможности покрыть болты рычагов антикором. Ресурс колодок 40–45 тыс. км, а вот с амортизаторами по-разному: иные не выдерживают и 80 тыс. км.

Благодарим компанию Genser на улице Лобачевского (Москва) и интернет-сообщество clubmurano.ru за содействие в подготовке материала.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ

(V6, 3,5 л, CVT; 75 000–150 000 км), руб.*

Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	1 300 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	66 950
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Ремонт вариатора**	120 000
Ремонт углового редуктора**	65 000
Очистка дроссельного узла, радиаторов двигателя и CVT	6170
Рычаги передней подвески в сборе с шаровыми опорами	17 790
Втулки и стойки стабилизаторов	10 400
Рулевые тяги	8750
Трубка высокого давления ГУР	17 910
Амортизаторы задние	16 130
Тормозные диски и колодки передние	12 680
Тормозные колодки передние (две замены)	7190
Тормозные колодки задние (две замены)	15 010
ИТОГО	**1 663 980**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	750 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)***	913 980
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	14,8
Расходы на топливо (А95, 25,5 руб./л)	283 050
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Ремни вспомогательных агрегатов	2540
Нейтрализаторы (по отдельности)	30 360/35 560/30 760
Генератор в сборе	34 530
Датчик указателя уровня топлива в сборе с насосом	9660
Амортизаторы передние	23 820

*Ремонт и ТО у дилера, цены на январь 2011 года.
**В специализированной мастерской (не у дилера).
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.



ОПЕРАЦИЯ «ЛИКВИДАЦИЯ»

Мы открываем рубрику, где расскажем, как устроены разные элементы дороги и, самое главное, как граждане могут повлиять на их установку/ликвидацию. Тема первая – дорожные знаки. Кто за них отвечает? Можно ли добиться появления или отмены знака? Ответы искал **Сергей Смирнов**.

КОЛЛАПС МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

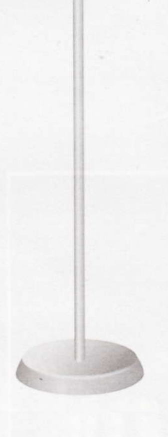
Приблизительно год назад нам запретили парковаться у редакции. В нашем, скажем сразу, не очень широком Селиверстовом переулке появились дорожные знаки, запрещающие остановку и стоянку слева и разрешающие парковку на противоположной стороне. Уж не знаю, кто именно придумал сие, но первый же, кто попробует выполнить требования знаков, наверняка парализует движение в переулке. И всё потому, что парковаться согласно прилагаемой к знаку табличке положено... исключительно перпендикулярно тротуару! Людей, решивших поставить машины в соответствии с требованием знака и тем самым перегородить улицу, так и не нашлось. Водители дружно игнорировали предписания и продолжали парковаться по обеим сторонам проезжей части, параллельно тротуару. Нарушителей не наказывали, поэтому на «знаковую» несуразицу никто не обращал внимания. Редакция взялась навести порядок и добиться установки правильных знаков – хотя бы в отдельно взятом переулке.

Закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» возлагает обязанность следить за безопасностью дорожного движения на органы местного самоуправления. Если кто-то (любой автомобилист или пешеход) считает, что на конкретном участке дороги не хватает информации или, наоборот, установлен лишний знак, нужно письменно обратиться в местный орган власти (в городскую или районную администрацию). В письме подробно описываете проблемное место, а также поясняете, почему вы считаете необходимым установить (или убрать!) конкретный дорожный знак.

Например, там-то стоит знак, ограничивающий скорость: до 40 км/ч. Это было логично, пока шли ремонтные работы, но они закончились, а знак остался. Надо его демонтировать! Копию заявления нелишне направить в местное подразделение ГИБДД, так как эта служба тоже осуществляет контроль за организацией дорожного движения и вправе вносить свои предложения в этой области. Рассмотрев заявление, местные власти могут согласиться с необходимостью изменить статус знака – тогда с ведома ГИБДД он будет установлен или, наоборот, снят. Если же доводы заявителя покажутся администрации неубедительными, она обязана ответить ему аргументированным отказом. Естественно, его можно обжаловать в суде.

СНИМИТЕ ЭТО, ПОЖАЛУЙСТА

Проверим, как схема работает на практике. Отправляю письмо с просьбой убрать знак 3.27 «Остановка



Знаки должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004, где прописаны основные их характеристики.
Основание знака – оцинкованная сталь.
Поверхность покрывают специальной светоотражающей пленкой, чтобы и днем, и ночью рисунок был отчетливо виден.
Пленка используется двух видов: так называемая инженерная (обычная) и алмазная (с улучшенным светоотражением и увеличенным сроком службы).
Знак с инженерной пленкой стоит 600–700 рублей, с алмазной – от 2700 до 3700 рублей.
Цена металлической опоры – 1000 рублей.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

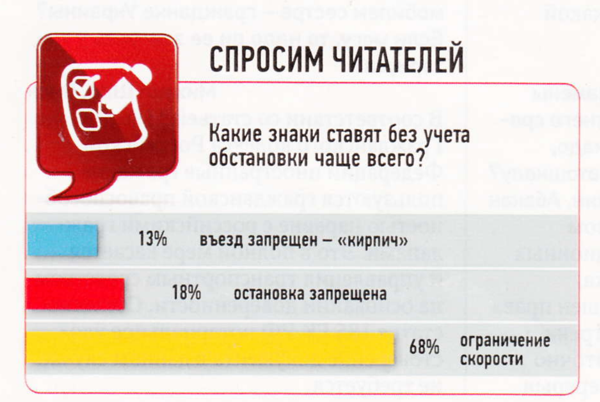
Екатерина Матвеева,
пресс-секретарь ФГУП ГОССМЭП МВД России

За организацию дорожного движения в российских городах на местном уровне отвечают муниципальные власти и ГИБДД. Именно они принимают обращения граждан касательно установки или демонтажа технических средств организации дорожного движения, в том числе дорожных знаков. В структуре городской администрации обычно предусмотрен отдел, который занимается вопросами содержания улично-дорожной сети. В большинстве случаев это департамент городского хозяйства. Именно в этот отдел участники дорожного движения могут направить свои пожелания. ГИБДД выполняет функцию контролирующего органа – следит, чтобы технические средства регулирования соответствовали ГОСТу. Но она может и выступать с предложениями к городской администрации по изменению организации движения. Раз в три года эти организации должны совместно пересматривать положение дел в дорожной сфере. Так что пожелания граждан приветствуются!

запрещена» и информационную табличку 8.6.5, предписывающую парковать автомобиль перпендикулярно тротуару, в ГИБДД ЦАО Москвы, а копию – главе местной управы. Для чистоты эксперимента заявление подаю как частное лицо. В письме подробно объясняю, почему считаю установку знаков неверной, прилагаю фотографии. Отсчитываю две недели и, не дождавшись ответов, еду узнать о судьбе моих обращений. В управе мое письмо не получили (о почта!), но согласились принять копию. В ГИБДД я направился с предчувствием провала эксперимента – и, как оказалось, напрасно: в отделе организации дорожного движения уже рассмотрели мое заявление и с доводами согласились! Более того, оттуда уже направили предписание в городскую управу и уверили, что порядок будет наведен. Действительно, спустя пару дней знаки исчезли. А с ними и миф о невозможности вести конструктивный разговор с дорожной инспекцией.

Мораль: если вы считаете, что на вашей улице маячит ненужный знак (или какого-то как раз не хватает), смело действуйте по предложенному алгоритму. Удачи вам! **ЗР**

P.S. *Информация для тех, кто вознамерится ликвидировать «лишний» дорожный знак самостоятельно: за это по закону положен штраф в 1500 рублей (ст. 12.33 КоАП РФ). Могут потребовать также компенсировать стоимость самого знака. В общем, не советую...*





На вопросы читателей отвечает начальник ДОБДД МВД России – Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 В нашей области машины ГАИ часто прячут в кустах. Быть может, полезнее, наоборот, ставить их на виду у всех, тогда у водителей не будет желания нарушать ПДД.

Иван Сергеев, Томская область

Согласен с вами. По этой причине Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185) предписывает размещать патрульный автомобиль со специальной цветографической схемой таким образом, чтобы он был отчетливо виден участникам дорожного движения и имелась возможность своевременно пресечь правонарушение. Кроме того, сотрудникам Госавтоинспекции не разрешено умышленно создавать помехи для распознавания патрульного автомобиля. Вместе с тем при контроле за дорожным движением в аварийно-опасных местах или с использованием средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения патрульный автомобиль может размещаться в местах с ограниченной видимостью.

2 Как известно, проверять тонировку можно только специальными приборами. Получается, что, пока нестандартность тонировки не доказана инструментально, меня не имеют права даже остановить. Так ли это?

Роман Рязановский, Кемерово

Нет, рассуждаете вы неправильно. Согласно упомянутому выше Административному регламенту одним из оснований для остановки и проверки технического состояния транспортного средства (ТС) служат установленные визуально признаки административных правонарушений, предусмотренных статьей 12.5 КоАП РФ. Таким образом, если сотрудник Госавтоинспекции увидел и субъективно оценил, что стекла чрезмерно затемнены, у него появляются основания остановить ТС и проверить степень светопропускания стекол с помощью технических средств. И в случае ее несоответствия установленным нормам привлечь водителя к ответственности по части 31 статьи 12.5 КоАП РФ.

3 Могу ли я в 17 лет сдать экзамены и получить права на вождение транспортного средства категории В? Если да, то разрешено ли в этом случае садиться за руль, если рядом будет человек, имеющий стаж вождения более трех лет?

Илья Барышев, Одинцово Московской области

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (статья 25) предусматривает допуск к сдаче экзаменов на получение права на управление ТС категорий В и С по достижении 17-летнего возраста только после прохождения кандидатами необходимой подготовки в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена их программами, в специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, где готовят водителей по направлениям военных комиссариатов. Однако в случае успешной сдачи экзаменов указанные лица получают водительские удостоверения только по достижении 18 лет. Таким образом, сесть за руль автомобиля в 17 лет вы не сможете. Присутствие рядом другого водителя в данном случае никакой роли не играет.

4 Надо ли пересдавать экзамены после окончания трехлетнего срока лишения прав? Если надо, то обязательно ли посещать автошколу?

Денис Лошадкин, Абакан

Российским законодательством повторная сдача квалификационных экзаменов по истечении срока, на который водитель был лишен права управления ТС, не предусмотрена. Вместе с тем, учитывая достаточно длительный вынужденный перерыв в вождении, а также изменения, внесенные в Правила дорожного движения Российской Федерации, я посоветовал бы пройти обучение повторно для возобновления неизбежно утерянных навыков и знаний.

5 Должны ли требовать с водителя при прохождении техосмотра квитанцию об оплате транспортного налога?

Наталья Царькова, Сызрань

Разумеется, нет. В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России (утверждено постановлением Правительства РФ от 31 июля 2000 года № 880) при прохождении техосмотра необходимо представить документы, подтверждающие внесение установленной платы за проведение осмотра, в том числе с использованием средств технического диагностирования.

6 Можно ли прикрутить номера болтами с головками в виде светоотражателей (спереди белые, сзади красные)?

Сергей Сычев, Уссурийск

В соответствии с Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств (утвержден постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 года № 720) для крепления государственных регистрационных знаков должны применяться болты или винты с головками, имеющими цвет поля знака или светлое гальваническое покрытие. Таким образом, крепить знак с полем белого цвета красными светоотражателями нельзя. В противном случае водителя привлекут к ответственности по части 1 статьи 12.2 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере 500 рублей.

7 Я гражданин России, проживаю в Омске. Могу ли я дать доверенность на управление моим автомобилем сестре – гражданке Украины? Если могу, то надо ли ее заверять у нотариуса?

Михаил Шац, Омск

В соответствии со статьей 1196 Гражданского кодекса Российской Федерации иностранные граждане пользуются гражданской правоспособностью наравне с российскими гражданами. Это в полной мере касается и управления транспортным средством на основании доверенности. Согласно статье 185 ГК РФ нотариальное удостоверение документа в данном случае не требуется.



СВЕЖЕЕ ДЫХАНИЕ

Люди, употребляющие алкоголь, попадают в аварии чаще, чем те, кто его не употребляет. Этот факт установлен Всемирной организацией здравоохранения. Причем речь идет не о вождении в состояния опьянения, а просто о любителях выпить. Как борются за трезвость в Европе и других странах мира, рассказывает **Сергей Баландюк**.

Еще свеж в памяти скандал, разразившийся несколько лет назад вокруг российского дипломата: тот сбил в Оттаве двух женщин, одна из которых погибла на месте, другая получила тяжелые травмы. Наш возвращался с рыбалки, где крепко выпил, полагаясь на то, что дипломатическая неприкосновенность в Канаде сработает так же, как депутатская в России. Не вышло. Последовало позорное выдворение из страны, МИДа и четыре года колонии-поселения, присужденные российской Фемидой.

Многочисленные исследования влияния алкоголя на вождение сводятся к одному: выпивка и автомобиль – понятия несовместимые. Сухой закон за рулем непреложен для современных автомобильных держав, а установленные нормы – лишь «органические» допуски да издержки погрешности измерительных приборов. Здесь главное – не наказать невиновного. А если уж попался за дело, то приготовься влезть в шкуру хронического алкоголика-социопата, ведь именно так воспринимают нетрезвого водителя на Западе. Столь значительная потеря ситуационного контроля, как вождение пьяным, – симптом длительного, хронического употребления алкоголя, алкоголизма.

Рекомендация ЕС по введению минимальной нормы алкоголя в крови водителя – 0,05 г/100 мл. Ее придерживается большинство стран Европы. Наиболее свободный режим в Великобритании, Ирландии, Мальте и Люксембурге – 0,08 г/100 мл. Строже всех Польша, Швеция и Норвегия – 0,02 г/100 мл. Но есть страны, в которых от автолюбителя потребуют абсолютной трезвости, – это Чехия, Словакия, Румыния, Эстония и Венгрия.

Методика контроля – оценка поведения на дороге и внешнего вида, «продувание» и анализ мочи, вдобавок к этому принудительная проверка крови участников крупных ДТП. То, что спиртовые пары в выдохе не всегда отражают реальное количество алкоголя в крови, хорошо известно. Поэтому желающие «просохнуть» по пути на медкомиссию могут не суетиться: в Австрии, Франции, Норвегии, Швеции, Нидерландах и Великобритании отдельная законодательная норма предусматривает наказание за наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе; водитель будет привлечен к ответственности даже в том случае, если последующее освидетельствование ничего не выявит.

Для оценки состояния водителя используется и категория «сильно пьяный». В Финляндии таковыми признают водителей с содержанием алкоголя в крови более 0,12 г/100 мл. Во Франции 0,08 г/100 мл и более – уголовное преступление, в Германии то же самое – после 0,11 г/100 мл. В подобных случаях суд может предписать принудительный реабилитационный курс лечения в наркологической клинике. Контроль за соблюдением трезвости достаточно строгий: по статистике, ежегодно 26% европейцев подвергается принудительной проверке на алкоголь, причем 11% неоднократно.

ЭКЗОТИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА

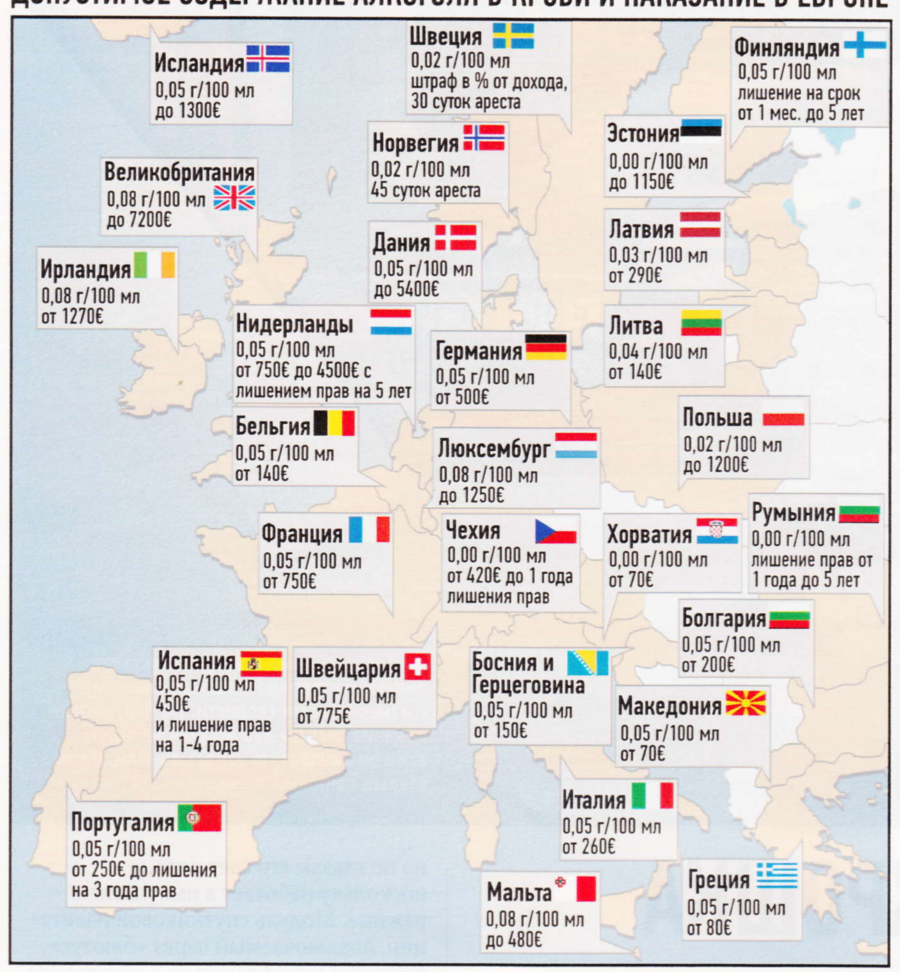
АЗИАТСКИЙ ПОДХОД

В Южной Корее шкала наказаний за «нарушение спортивного режима» дифференцированная: 0,05–0,09 г/100 мл – лишение прав на 100 дней, 0,09–0,10 г/100 мл – пожизненное лишение, 0,10–0,36 г либо попался три раза или более в течение пяти лет – арест. Власти Китая различают нетрезвых водителей (0,02–0,08 г/100 мл) и пьяных (более 0,08 г/100 мл). Если в первом случае дело ограничится штрафом в 500 юаней (около 76 долларов) и лишением прав на срок от одного до трех месяцев, то во втором – водителя любезно уложат проспаться, а потом препроводят под арест на 15 суток, вкатив ему попутно штраф до 2000 юаней (более 300 долларов) с лишением прав на 3–6 месяцев.

АЛКОГОЛЬНАЯ АФРИКА

Больше всего выпить за рулем можно в Уганде – пару-тройку бутылок пива смело. Водителя не тронут до тех пор, пока содержание алкоголя в его крови не превысит 0,15 г/100 мл. В Конго и Анголе и вовсе нет никаких ограничений.

ДОПУСТИМОЕ СОДЕРЖАНИЕ АЛКОГОЛЯ В КРОВИ И НАКАЗАНИЕ В ЕВРОПЕ



В лидерах Финляндия, где проверяют 64% водителей, а также «безалкогольные» Эстония (60%) и Словакия (51%). Методики выбора цели для алкотеста следующие: остановка машин в случайном порядке или каждого десятого авто либо пяти подряд через определенное время. Нередки массовые облавы. Подобная жесткая практика приносит свои плоды: в Финляндии за счет более частых проверок удалось вдвое сократить количество пьяных за рулем.

В свободолюбивой Америке нормы весьма демократичны: от 0,08 до 0,10 г/100 мл – почти вдвое больше, чем в Европе. Однако и смертность выше. Исследования увязывают это именно с лояльностью к употреблению алкоголя за рулем. Но чем либеральнее закон, тем жестче карается нарушение – вплоть до тюремного срока. А если по вине пьяного водителя пострадает или погибнет человек, это уже квалифицируется как убийство второй степени (с умыслом), караемое в некоторых штатах, например Огайо, смертной казнью. Стоит один раз перейти черту и попасться, как гласит статья, за «вождение под воздействием» – клеймо алкоголика гарантировано, причем электронная отметка об этом появится не только в правах, но и в идентификационной карточке, заменяющей в США внутренний паспорт. А дальше – как в советские времена: бумага работодателю и учет в местной наркологической клинике. Чтобы вернуть права, надо пройти трехмесячный курс лечения, причем пропуск хотя бы одного занятия карается повторным прохождением всего курса. Учитывая, что копы регулярно мониторят питейные заведения, а изощренности их дорожных облав позавидует любой наш гаишник, принимать на грудь ни до, ни во время вождения здравомыслящему человеку не захочется.

В борьбе с пьянством на дорогах мировой опыт не дает точного рецепта. Ясно одно: чем ниже порог допустимого уровня алкоголя, тем меньше аварийность. Неслучайно в США и Канаде активно муссируется тема снижения разрешенной нормы до 0,05 г/100 мл и ниже. **ЗР**

Парковочный регистратор устанавливают на торпедо – полная аналогия с измерителями скорости. Но нарушителя никакие беседы «за жизнь» не ждут: если он виноват, то узнает об этом, лишь открыв почтовый ящик.

Я ВЕРНУСЬ, КРОШКА

Нарушителей скорости чаще всего ловят неподвижными видеофиксаторами, и это логично: зачем двигаться, если лихачи приезжают сами? А вот нарушители правил парковки под объектив не полезут – «контролеру» приходится ездить самому. О новом оружии ГИБДД рассказывает **Михаил Колодочкин**.

В знаменитом блокбастере про Терминатора заглавный герой любил не спеша двигаться по городу, степенно выхватывая из уличной суеты нужные ему картинки. Но если обнаружит подходящую – держись: газ в пол, стрельба на поражение и все такое. Уж так его запрограммировали. А если изменить программу?

Разработка питерской фирмы «СИМИКОН» внешне очень похожа на мобильный видеофиксатор «БИНАР», «отстреливающий» нарушителей скоростного режима. Однако прибор, названный «ПАРКОНом», устроен иначе: в нем нет даже радара. Патрульная машина с таким устройством будет ездить по заданному маршруту, вроде бы не обращая никакого внимания на припаркованные в запретных местах автомобили, но наказание для нарушителей неотвратимо.

Работает «ПАРКОН» без показной суеты. Стоит себе на торпедо патрульного авто и снимает на флешку видео часов этак десять-одиннадцать. Когда машина идет на «второй виток», история повторяется – в итоге имеем два сюжета с одного и того же места. После смены флешку подключают к компьютеру, тот обрабатывает полученную картину и выхватывает из нее номера тех, кто, к примеру, простоял под знаком «Стоянка запрещена» более пяти минут. Дальше – сервер, почта, квитанция.

Несомненное достоинство новинки в том, что человеческий фактор здесь исключен полностью. В частности, «ПАРКОН» не имеет функции «воспроизведение» – значит, инспектор не поманит нарушителя пальчиком, чтобы продемонстрировать компромат и предложить его «выкупить».

И еще немного технических нюансов. Прожектор прибора – видимый, но по глазам его свет не бьет, поскольку работает в импульсном режиме. Модуль спутниковой навигации, подключаемый через «блютус», помогает привязываться к географическим координатам. Потребляемая прибором мощность – около 12 Вт.

Можно ли заменить патрульный автомобиль неподвижными камерами? Можно, конечно, но сколько в этом случае потребуется камер? Кроме того, новый мобильный комплекс умеет отслеживать и другие нарушения, но об этом разработчики пока не рассказывают. ЗР



Видеорегистратор «ПАРКОН» оснащен двумя камерами. Цветная широкоугольная (та, что правее) «видит» дорогу, а черно-белая длиннофокусная выхватывает крупным планом автомобиль-нарушитель. Слева – светодиодный прожектор.

ТОЧКА ЗАМЕРЗАНИЯ

Вот беда: не воспринимают нас продавцы как любимых клиентов! Видят «просто» покупателей, которым можно втюхать любой товар и забыть. А вот заботиться о клиенте, внимательно обслуживать его, проявлять уважение – нет, никак не получается. Очередное «потребительское» дело расследовал **Сергей Смирнов**.

ЗИМНИЕ СТРАДАНИЯ

Новую машину Николай К., житель Перми, выбирал долго и придирчиво. Благо было из чего – просто глаза разбегаются! В конце концов остановился на «Фольксвагене-Пассат» с двухлитровым мотором. Красивый седан, стильный, современный...

Но радость длилась всего несколько месяцев. В ноябре, едва ночью стало подмораживать, владелец столкнулся с неожиданной проблемой. Стоило температуре опуститься ниже нуля, «Пассат» категорически отказывался заводиться! Каждое утро Николай с тревожным чувством подходил к машине: отзовется? Нет? Ура, сегодня завелась!.. При плюсовой же температуре – не машина, а чудо. Невольно оказавшись несколько раз в роли пешехода, Николай обратился к дилеру, в компанию «Экскурс-Автомобили». Инженеры по гарантии внимательно выслушали жалобы, осмотрели машину, но никаких поломок и сбоев не обнаружили. Заменили свечи и пожелали счастливого пути. Однако прошло еще несколько дней – и стартер снова не смог раскрутить мотор. И опять К. отправился к дилеру, как старик к рыбке: отремонтируйте, мол... Несколько раз дилер пытался вылечить машину. Однажды мастера колдовали над мотором целую неделю, дабы решить вопрос раз и навсегда. Николай даже выдал доверенность сервисменам, чтобы те смогли в движении протестировать все болячки. Наконец, по заверению специалистов, все неполадки были обнаружены и устранены. А через пару дней К. вновь вызвал эвакуатор, чтобы доставить «Пассат» с автостоянки на сервис.

Кажется, такая ситуация надоела всем – и руководители дилерского центра предложили Николаю обменять его автомобиль на абсолютно новый. Правда, с доплатой... в 200 000 рублей. Такой вариант владельца не устроил. Он потребовал расторгнуть договор и вернуть деньги.



СОГЛАСНО ЗАКОНУ «О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ», ЕСЛИ ДИЛЕР В СУДЕ ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО ПОЛОМКА АВТОМОБИЛЯ ВЫЗВАНА НЕКАЧЕСТВЕННЫМ ТОПЛИВОМ ИЛИ НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДОКАЗАТЬ ЭТО ДОЛЖЕН ОН САМ.

Потому что в городе Перми, где снег лежит восемь месяцев в году, «летний» автомобиль ему ни к чему.

ПО ИНСТАНЦИЯМ

Перед тем как подавать документы в суд, К. обратился к независимым экспертам. Они должны были задокументировать проблему с пуском в холодную погоду. Каждое утро в течение десяти дней в присутствии представителей дилера эксперты пускали двигатель машины. Два раза это им не удалось.

Продавцы настаивали, что Николай сам виноват: дескать, и ездить толком не умеет, и эксплуатирует машину неверно, и топливо заливает исключительно некачественное. По их мнению, зимой такой современный автомобиль нужно гонять на высоких оборотах, в спортивном режиме. Может, так оно и есть, только почему при продаже машины его не попросили предъявить удостоверение мастера спорта? Потеряв терпение, Николай обратился в Свердловский районный суд Перми.

Его позиция выглядела беспроигрышной. Судите сами: помимо подтвержденных самим дилером обращений Николая, в качестве доказательства существенного недостатка машины он предъявил суду заключение специалистов. Те свидетельствовали, что автомобиль в холодное время не заводится и «данная проблема – предположительно особенность конструкции, влияющая на работу двигателя при отрицательных температурах».

Но суд посчитал, что доказательств не хватает и назначил судебную экспертизу. Проводили ее уже весной, при относительно слабых (для этих мест) ночных заморозках. Тем не менее в первый же день эксперимента при температуре –9 °С машина не завелась! Представители дилера в присутствии экспертов пытались «прикурить» – результат тот же. Помогла только замена всех свечей зажигания. Эксперт, однако, не смог дать однозначного ответа, производственный ли это дефект, виновато плохое топливо или же неверные действия водителя при пуске мотора. В итоге суд заключил, что в деле нет доказательств наличия существенного недостатка, и в иске отказал.

Николай решил бороться до конца и направил жалобу в Пермский краевой суд. Теперь уже коллегия из трех судей проверяла законность первого решения. «Три мудреца» не смогли прийти к однозначному выводу, но отменили первоначальное решение и отправили дело на новое рассмотрение. К слову, на дворе был уже август... Второй раз дело рассматривал другой судья – и установил, что «многократные проблемы с пуском двигателя» являются существенным недостатком, который возник не по вине потребителя (дилер не смог доказать противное). Суд постановил: требования Николая удовлетворить, договор расторгнуть, деньги, полученные за машину, вернуть. Победили? Не спешите с поздравлениями: дилер подал кассационную жалобу. Но я почти уверен, что последнее решение останется в силе.

НА ДОЛГУЮ ПАМЯТЬ

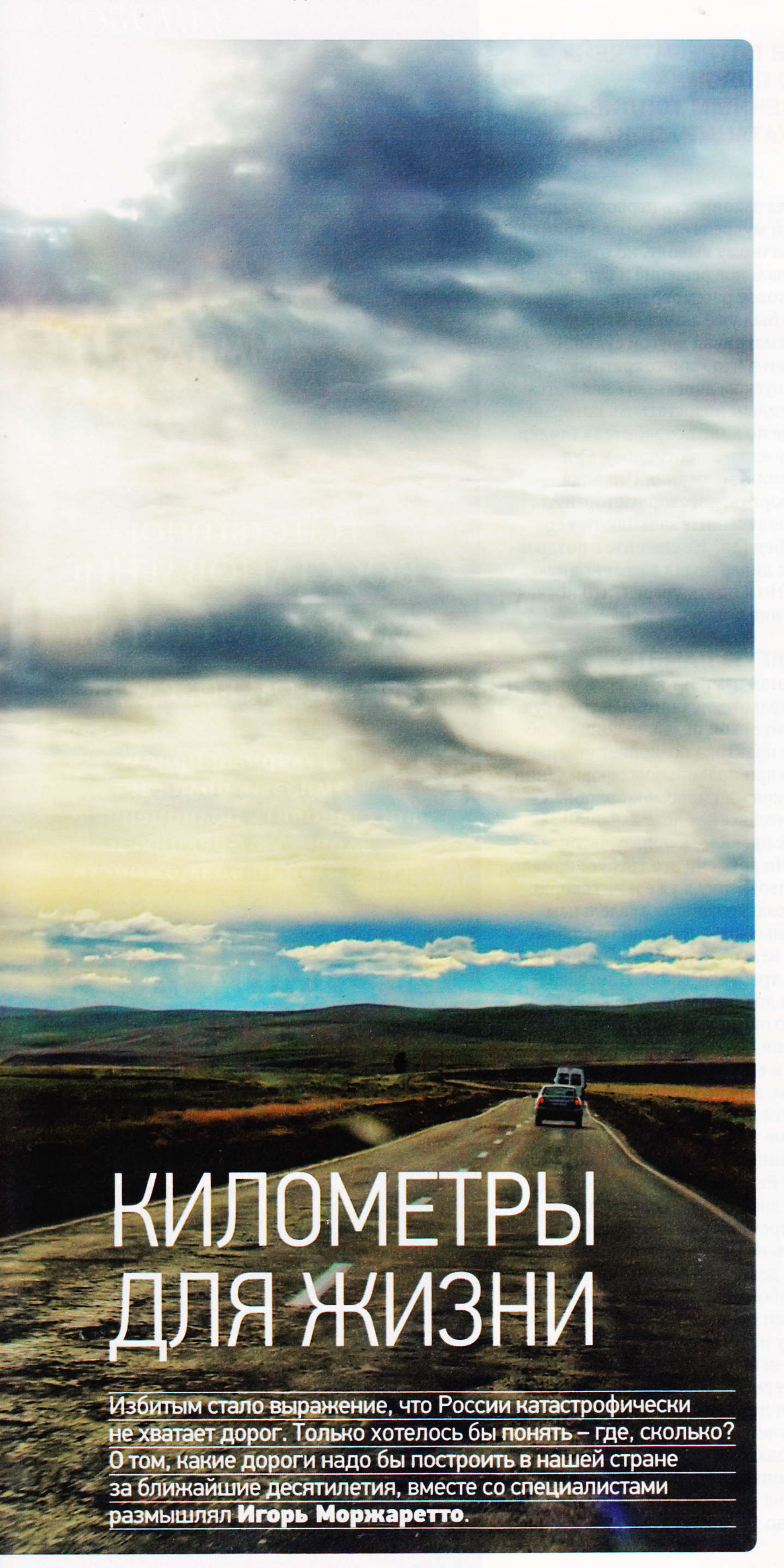
В очередной раз повторю: если уверены в своей правоте, не бойтесь идти в суд, отстаивайте свои права до конца. Собственная практика позволяет утверждать, что при правильном оформлении недостатков или поломок подобные «потребительские» дела заканчиваются, как правило, в пользу автовладельца. Но времени это требует немало, а про нервотрепку я уже и не говорю.

Несколько советов владельцам проблемных авто. Каждый раз, обнаруживая неисправность и обращаясь в сервис, требуйте заполнения заказ-наряда: в документе необходимо подробно описать дефект. Если после ремонта он появится снова или же устранить его (как в нашем случае) не сумели, можно говорить о существенности недостатка.

Кроме того, фиксируйте все случаи нахождения автомобиля в гарантийном ремонте! Ремонт не должен длиться более 30 дней в году. Если он занял больше времени или неисправность устранить не могут, есть основания для возврата денег или замены машины.

В любой спорной ситуации изготовитель или продавец обязан сам доказать вашу неправоту. Если дилер считает, что неисправность возникла из-за вашего неумения пользоваться автомобилем, он должен провести экспертизу (за свой счет). И если установят вашу вину, продавец может потребовать компенсацию издержек.

Тем не менее за свои законные права надо бороться! Такая у нас страна... **ЗР**



КИЛОМЕТРЫ ДЛЯ ЖИЗНИ

Избитым стало выражение, что России катастрофически не хватает дорог. Только хотелось бы понять – где, сколько? О том, какие дороги надо бы построить в нашей стране за ближайшие десятилетия, вместе со специалистами размышлял **Игорь Моржаретто**.

МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Для начала возьмем несколько постулатов, которые не принято даже обсуждать. Обычно их приводят, чтобы показать уровень нашей отсталости. Например, такой: «Средний показатель плотности автомобильных дорог в России в 15–20 раз ниже, чем в странах Европы». Ужас, да и только!

– Действительно, если взять нашу среднюю плотность автодорог – примерно 68 км на 1000 км² территории – и сравнить с европейскими показателями, можно прийти в уныние, – соглашается руководитель Федерального дорожного агентства Минтранса РФ (Росавтодор) Анатолий Чабунин. – Правда, и там плотность не везде одинаковая. Например, выше всего во Франции: 1720 км. В Австрии, Великобритании, Италии, Чехии порядка 1600 км. А вот в Германии всего 650 км!

Я считаю, корректнее сравнивать регионы. Самый высокий показатель – в Московской области: 636 км на 1000 км². В других областях, конечно, плотность меньше: Владимирская область – 194, Калужская – 301, Рязанская – 185, Тульская – 206 км. Цифры меньше, чем в Европе, но не на порядок! А когда плюсуют Московскую область с Якутией, где плотность трасс – 5,5 км, то средняя цифра и получается устрашающей. Но, согласитесь, не требуется в регионах Крайнего Севера столько же дорог, сколько в столичном регионе...

Еще одно утверждение, кочующее из доклада в доклад: «Около 50 000 населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием, что приводит к стагнации производства и оттоку населения».

Так оно, наверное, и есть, но сколько этих «пунктов» население давно покинуло? Сам видел множество умерших деревень – и в Центральной России, и на Крайнем Севере. Тянуть к каждой дорогу, чтобы попытаться вернуть жителей? Бессмысленно. Есть госпрограмма – построить за пять лет дороги с твердым покрытием к каждому населенному пункту, где живет больше 125 человек и до ближайшей трассы не более 5 км. В этом есть логика и экономический расчет. Только бы эту программу реализовали, а не бросили «из-за отсутствия средств»...

О ЧЕМ МЕЧТАЮТ СПЕЦЫ

Вообще-то, у нас в стране разработана стратегия развития дорожной сети до 2030 года – это федеральные перспективы. Есть пожелания и у регионов. Если их суммировать, то картина получается такая. Главный прорыв должен идти в направлении Урала и Севера. Проблема понятна: мы вынуждены всё дальше уходить от цивилизации для освоения природных недр, а дорог там практически нет. Трассы в труднодоступных районах будут строить на паритетных началах федеральные дорожники, региональные власти и добывающие компании.

В прошлом году правительство поставило задачу: не снижать темпов строительства дорог на Дальнем Востоке. Видимо, в ближайшие годы трассы «Лена» и «Колыма» станут, наконец, проезжими, а еще появится совершенно новая федеральная дорога «Вилюй»

В РФ 1,2 МЛН. КМ ТРАСС, В ТОМ ЧИСЛЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ – 50 ТЫС. СПЕЦИАЛИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ДЛЯ НОРМАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ ЗА СЛЕДУЮЩИЕ 20 ЛЕТ НАДО ПОСТРОИТЬ ЕЩЕ 200–300 ТЫС. КМ ДОРОГ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ МУНИЦИПАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ. ЭТО ВПОЛНЕ РЕШАЕМАЯ ЗАДАЧА.

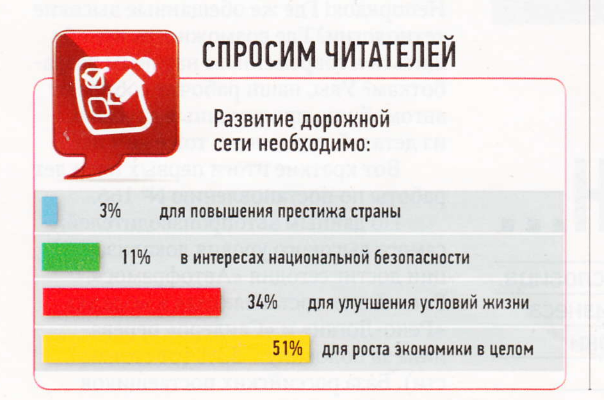
(Иркутск – Мирный – Якутск). Будет развиваться сеть региональных дорог во всем регионе, включая Сахалин и Камчатку. А вот тоннеля на остров Сахалин, видимо, нам еще долго не видать – его нет даже в самых дальних планах. Говорят, сначала надо построить нормальные дороги на острове и материке, а уж потом думать о том, как их соединять. Пока, мол, и паромного сообщения хватает. А идеи сооружения тоннеля от Чукотки до Аляски, а также моста от Сахалина до Японии все опрошенные специалисты дружно признали утопическими. Как говорится, не в этой жизни...

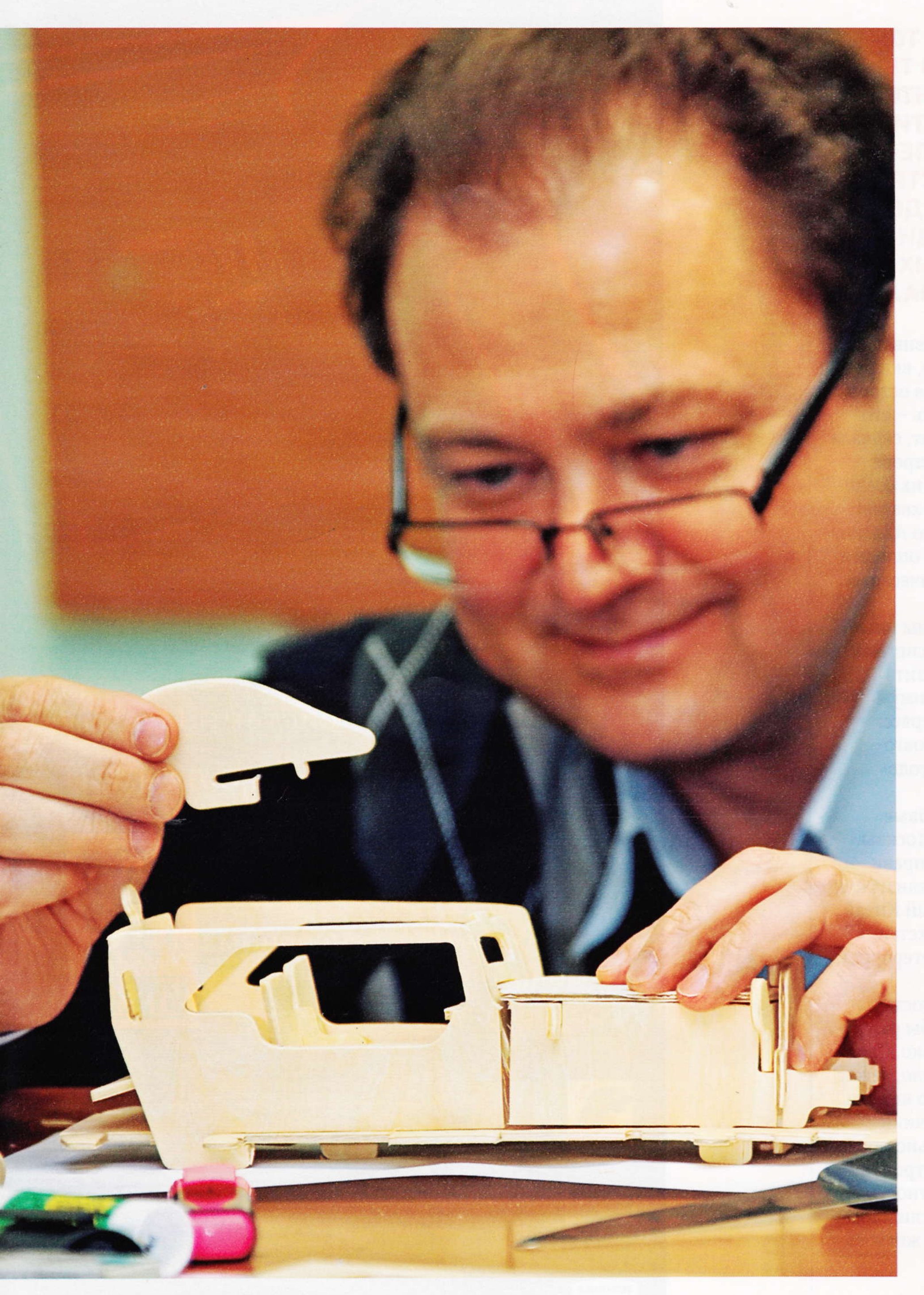
В европейской части России проблемы иные. В стране издавна сложилась радиальная система: все дороги ведут в Москву. Чтобы разгрузить столичный узел, надо построить как минимум три скоростных дублера существующих трасс: на Санкт-Петербург, Минск и Нижний Новгород, а также Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД).

Вдобавок необходимы две-три хордовые трассы, которые пойдут далеко в обход Москвы. Проект одной из них уже утвержден межправительственным соглашением РФ и Казахстана: речь идет о дороге Западная Европа – Западный Китай. Она позволит быстрее доставлять в Казахстан и Китай часть грузов из портов Санкт-Петербурга, минуя Московский транспортный узел.

Это проекты глобальные, но иногда достаточно построить небольшой участок, чтобы разгрузить существующую трассу, а то и несколько. Сложность в том, что такие решения, как правило, лежат на стыках регионов и нужна дорога далеко не всем...

В общем, учитывая огромные расстояния и малую плотность населения, надо реально просчитать, где именно и сколько нужно построить дорог. Но станет ли когда-нибудь их плотность у нас такой же, как в Европе? Увы, нет – слишком большая она, Россия... И с этим придется жить. **ЗР**





ПЕРЕМЕН?! МЫ НЕ ХОТИМ ПЕРЕМЕН...

«Коней на переправе не меняют», говорит русская народная пословица. Но в нашей стране чиновники изменяют правила работы для бизнеса с завидной регулярностью. С новым режимом работы промсборки знакомился **Игорь Моржаретто**.

Совместный приказ Минпромторга и Минэкономразвития был обнародован как раз в канун Нового года, хотя разговоры о том, что правила промышленной сборки могут измениться, шли еще прошлым летом. Но два уважаемых ведомства никак договориться не могли. Потребовалось несколько месяцев, чтобы сгладить все противоречия.

КАК В РОССИЮ «ВАРЯГОВ» ПРИГЛАШАЛИ

В начале XXI века окончательно стало понятно, что без помощи иностранцев российский автопром скоро окончательно загнется. А они никак не хотели переносить производство в нашу страну, объясняя это неустойчивой политической и экономической ситуацией. Только «Форд» открыл собственное производство под Санкт-Петербургом – и всё! Тогда и созрела в правительстве идея – поднять таможенные пошлины на иномарки до уровня запретительных и одновременно предложить зарубежным автопроизводителям «сладкие» условия, если они согласятся открыть в России свои заводы. Обещаете собирать больше 25 тыс. авто в год и постепенно заменять импортные детали и узлы отечественными? Отлично! Тогда семь лет ввозить комплектующие будете беспошлинно. Постановление № 166, подписанное в 2005 году, свою роль сыграло: было заключено 18 инвестиционных соглашений об организации в стране сборочных производств автомобилей иностранных марок, построено восемь новых заводов.

Всё это, конечно, здорово. Но одновременно стало понятно: иностранцы собирать машины в России готовы с радостью, особенно если, как сейчас, ввозить для этого большинство комплектующих в страну беспошлинно. Компонентную базу размещать на наших просторах они не спешат, а о производстве у нас таких серьезных узлов, как двигатель, коробка передач или подвески, никто даже и не думает. Непорядок! Где же обещанные высокие технологии? Где возможность приобщиться к современным научным разработкам? Увы, наши рабочие собирают автомобили, придуманные другими, из деталей, сделанных тоже не у нас...

Вот краткие итоги первых пяти лет работы по постановлению № 166.

По данным автопроизводителей, самого высокого уровня локализации достиг сегодня «Автофрамос». Российская составляющая в моделях «Рено-Логан» и «Сандеро» перевалила за половину – 53% (от стоимости). База российских поставщиков



НАЗЛО ПРОГНОЗАМ

Автомобильный рынок страны развивается по своим, непонятным для иностранных аналитиков законам и ежегодно опровергает все прогнозы – причем как в ту, так и в иную сторону. Итоги 2010 года подвел **Игорь Моржаретто**.

НЕЧАЯННАЯ РАДОСТЬ

Примерно с 2000 по 2008 год авторынок РФ бил все прогнозы, демонстрируя все более высокие темпы роста: плюс 30, 40, 50% в год... Аналитики и дальше загибали кривую роста вверх, а он вдруг взял и рухнул. Да так глубоко, что никто не ожидал, – в два раза! Таких темпов падения тоже никто в мире не видел – ни в странах развитых, ни в развивающихся, из группы БРИК (Бразилия, Россия, Индия, Китай). Поэтому прогнозы на 2010 год делали более чем скромные: 1–1,3 млн. автомобилей. Январь и февраль стали худшими месяцами для дилеров за последние десять лет. Однако в марте, стоило заработать программе утилизации, рынок стал быстро оживать, и уже в апреле-мае аналитики повысили годовой прогноз до 1,4–1,5 млн. машин. Но реальность опять обманула: по итогам года продали 1 910 573 новых легковых и легких коммерческих автомобиля. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), рост составил 30% по сравнению с 2009 годом. Только в декабре реализовали 204 586 автомобилей (рост к декабрю 2009-го – 60%!).

Понятно, что огромную роль в оживлении рынка сыграли две государственные программы: льготы на приобретение нового автомобиля при сдаче старого в утиль и субсидирование кредитов. Причем по поводу первой в правительстве были, как известно, большие сомнения (хотя во многих странах подобные методы успешно работали и работают) и «вводили» ее почти год. Вторую запустили еще в 2009-м, но в таком корявом виде, что реально она начала действовать лишь в прошлом году. Кстати, программа утилизации у нас продолжается до конца этого года, а инфраструктуры для избавления от автомобильного металлолома по-прежнему нет, так как нет соответствующей законодательной базы. Вот и занимаются разборкой сданных машин в основном вручную, на небольших временных площадках. В лучшем случае обещают подготовить нормативную базу к 2012 году – как раз к завершению программы утилизации...

Но я отклонился от темы, ведь положено ликовать – рынок-то ожил! В плюс вышли почти все марки.

ПОБЕДИТЕЛЕЙ НЕ СУДЯТ

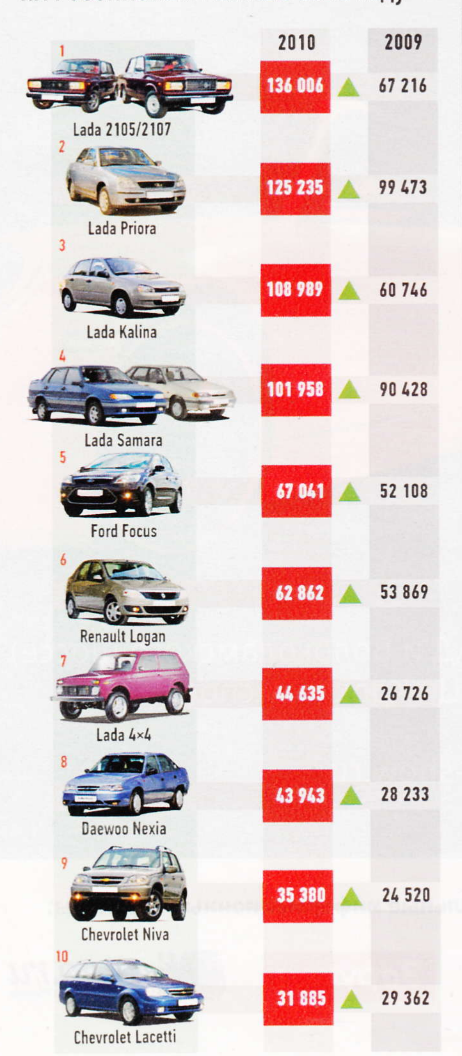
Главным бенефициаром (русский синоним звучит еще более коряво – выгодоприобретатель) года оказался, естественно, АВТОВАЗ. Если в 2009-м он упал ниже всех (чтобы его реанимировать, правительство потратило огромные бюджетные средства), то год спустя больше всех и вырос – на 48% (продано 517 тыс. «лад»). В декабре

рост продаж составил и вовсе фантастические 78%! Понятно, что главную роль в этом сыграла программа утилизации (не секрет, что в основном под интересы Тольятти она и писалась) – по сертификатам реализовали 221,6 тыс. машин (это преимущественно «пятерки» и «семерки»), то есть почти половину.

Отлично шли дела у «Шевроле», КИА, «Рено», «Форда», «Хёндай», «Фольксвагена»... Неудивительно – у них собственные заводы в России и предусмотрены бюджетные модели. А вот японские производители, за исключением «Тойоты» и «Ниссана», чувствовали себя хуже. Причина – неподъемные (для покупателя) цены из-за высокого курса иены. И если «Мицубиси», а также «Сузуки» в течение года потихоньку нарастили продажи (у «Мицубиси» в декабре – плюс 129%!), то «Мазда», «Субару» и «Хонда» закончили год в минусе. В отстающих «Хаммер», чья история, увы, похоже, закончилась навсегда, марки концерна «Крайслер», а также некоторые китайские.

Кому точно кризис не страшен, так это люксовым брендам. Практически все они в прошлом году показали хорошие результаты. У «Мерседеса» и «Вольво» вообще феноменальный рост продаж – на 64 и 54% соответственно!

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ в 2010 году



ТЯЖЕК ТРУД АНАЛИТИКА

Среди отдельных моделей в количественном отношении по-прежнему лидируют «лады», а чемпионы среди иномарок те же, что и в прошлом году. Девять из десяти моделей в топ-листе собраны в России, и одна, «Дэу-Нексия», в СНГ (Узбекистан). Но в течение этого года расстановка может заметно измениться с появлением перспективных новичков – «Фольксвагена-Поло Седан» (отлично продается с сентября 2010-го), «Хёндай-Солярис» (с января). Ближе к лету компанию им составит новый «КИА-Рио»; говорят, его базовая стоимость будет на 10–20 тыс. рублей ниже, чем у «Соляриса». А к осени «выстрелит» АВТОВАЗ – с конвейера начнет сходить сверхбюджетная по цене и «практически европейская» по дизайну и качеству (как нам обещают) «Лада-Гранта».

В результате, по предварительным, весьма осторожным прогнозам АЕБ, в течение 2011 года российский рынок вырастет на 18% – до 2,25 млн. автомобилей. А в следующем году, по мнению председателя АЕБ Дэвида Томаса, он вернется на докризисный уровень 2008 года – с результатом 2,8–2,9 млн. Дальше все будет просто хорошо и Россия наконец-то станет европейским авторынком номер один (пока мы пятые). Но прогнозы в нашей стране – дело неблагодарное. И достаточно рискованное. Во всяком случае, ни один из наших аналитиков даже не пытался просчитать реакцию рынка на возможную новую волну мирового экономического кризиса. А между прочим, многие западные наблюдатели пророчат, что она придет году в 2015-м. Правда, последствия будут менее катастрофическими, чем сейчас, но все-таки... Прошлый кризис показал, что падаем мы куда глубже, чем кто-либо другой.

Однако нынешний год обещает стать удачным для обновления автопарка. Политологи уже окрестили его «годом закачивания денег» – в экономику, социальную сферу, армию... Ведь впереди выборы. А вот на 2012 год бюджетных денег может и не хватить. Но все-таки хочется верить, что все будет хорошо. ЗР

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ в 2010 году*

МАРКИ	2010	2009	Динамика,%
«Лада»	517 147	349 490	48
Chevrolet	116 233	104 398	11
KIA**	104 235	70 088	49
Renault**	96 466	72 284	33
Ford**	90 166	82 083	10
Hyundai**	87 081	74 607	17
Nissan	79 614	64 221	24
Toyota**	79 315	68 728	15
ГАЗ**	76 646	58 205	32
Daewoo	74 419	51 414	45
Volkswagen	58 989	39 488	49
УАЗ**	49 043	34 660	41
Skoda**	45 631	33 002	38
Mitsubishi**	45 538	41 354	10
Opel**	40 875	34 277	19
Peugeot**	35 734	29 748	20
Suzuki	28 690	25 335	13
Mazda**	24 926	30 643	–19
FIAT**	21 943	18 100	21
BMW	20 584	16 350	26
Mercedes-Benz	19 724	12 050	64
Audi	18 510	15 009	23
Honda	18 159	23 222	–22
Chance	17541	7344	139
Citroen**	17 419	12 388	41
SsangYong	12 526	9020	39
Lexus	10 981	6400	72
Volvo	10 650	6894	54
Vortex	10 100	5922	71
Land Rover	9970	9275	7
Chery	8909	4922	81
Subaru	8552	9598	–11
Lifan	7700	2673	188
«Богдан»	7612	0	–
ТагАЗ	7284	5187	40
Volkswagen (комм. автомобили)	7227	5650	28
Infiniti	4674	4630	1
Great Wall	3637	2490	46
«ИжАвто» (вкл. ВАЗ-2104)	2755	5735	–52
Mercedes-Benz (комм. автомобили)	2124	1385	53
Geely	1944	7681	–75
Porsche	1572	1264	24
Cadillac	1459	1529	–5
IVECO**	1173	626	87
SEAT	955	869	10
Jaguar	858	933	–8
Jeep	809	416	94
MINI	751	686	9
Hummer (продажи остановлены в декабре)	612	1123	–46
Isuzu**	330	86	284
Dodge	272	441	–38
SAAB (продажи остановлены в сентябре)	197	368	–
Chrysler	179	346	–48
BYD (продажи остановлены в июне)	77	1001	–
Alfa Romeo	56	104	–46
ВСЕГО	1 910 573	1 465 742	30

*По данным Ассоциации европейского бизнеса в РФ.
**Продажи легких коммерческих автомобилей включены.



ВОЖАК

Полагаете, автомобиль должен удовлетворять капризы владельца? В большинстве случаев так и происходит. А вот пикап «Ленд-Ровер Дефендер» – исключение: он живет по своим собственным законам, считает **Денис Арутюнян**. Фото **Александра Кульнева**.

Относиться к пикапу «Дефендер» так же, как к его современным соплеменникам, нельзя. Они становятся всё роскошнее, просторнее и комфортнее, а в салоне «Ленд-Ровера» поныне старорежимный аскетизм. Эргономика мало изменилась со времен молодости модели, рожденной 60 лет назад. Вот отвесная, как утес, консоль с разбросанными по ней крупными кнопками, громадная баранка с непомерным сечением обода, задранный педальный узел без площадки для левой ноги, фантастически тесное рабочее место водителя. Усесться за руль – уже большое дело.

Но есть и светлые стороны: неплохие кресла (хочется только увеличить диапазон продольной регулировки), удобный рычаг шестиступенчатой механической коробки с внятными и короткими ходами и, конечно же, фамильная черта – отличная обзорность.

Попытка устроиться на заднем диване добавляет эмоций: пролезть в узкую щель-дверь непросто. Да и жизненного пространства явно не хватает: вширь и ввысь запас неплох, а ноги девать некуда. И где же те легендарные 110 дюймов (2794 мм) колесной базы? Может, все достались грузовой платформе? Но ведь и она вместимостью не поражает! К тому же выпирающие арки задних колес съедают изрядную часть и без того скромной полезной площади. Небольшим утешением служит лишь то, что поклажа не пострадает от капризов погоды – в базовой комплектации предусмотрен тент.

На ходу «Дефендер» тоже разительно не похож на другие пикапы. Со старта салон заполняется раскатистым рокотом дизеля и гулом шин, а каждое переключение передачи сопровождается лязгом из-под днища. Хорошо, что штатная аудиосистема позволяет отсечь шумы и сосредоточиться на более важных вещах. Например, на динамике – от столь крупной и тяжелой машины никак не ждешь столь мощного ускорения. Правда, заниматься скоростными упражнениями рискованно: рулевое управление не балует ни четкостью, ни информативностью. Зато тормоза достойны похвалы – прекрасно осаживают набравший разбег грузовичок.

Однако асфальт не его стихия. Пружинная подвеска по кругу хоть и лишает английский пикап обычной для подобных автомобилей склонности к «козлению», но слишком уж часто заставляет машину вздрагивать всем массивным телом даже на безобидных, казалось бы, асфальтовых трещинах и бугорках.

Зато на заснеженном проселке «Ленд-Ровер» хорош! Крупные ухабы и ямы он проглатывает с великолепным презрением, а довольно-таки «зубастые» штатные шины позволяют пахать сугробы без опаски. Конечно, перед особо тяжелым участком лучше задействовать весь арсенал: пониженный ряд и блокировку межосевого дифференциала. Для этого придется дотянуться до второго рычага... и искать нужный режим на ощупь – разболтанность рабочего хода не позволяет оперировать вслепую. Зато после этого машина под монотонный гул мотора ползет настолько уверенно, что вера в ее возможности растет до небес. Поразительно: раздирая колесами нетронутую белую гладь, забываешь о неудобной посадке



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LAND ROVER DEFENDER 110 PICKUP

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4370×1790×2021
Колесная база, мм	2794
Грузоподъемность, кг	1166
Масса снаряженная/полная, кг	1884/3050
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,8
Максимальная скорость, км/ч	132
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,5/9,5/11,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 90 кВт/122 л.с. при 3500 об/мин, 360 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/85R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: SE.

ЦЕНА: 1 571 000 руб.







Веяние времени – вполне понятные приборы. Смущает лишь не самая удобная оцифровка спидометра.

В салоне пикапа стиль милитари причудливо смешан с современными решениями.



Узкий дверной проем, почти вертикальная спинка и минимум места для ног – таков «Дефендер» сзади.

Кнопками на глыбе консоли пользоваться удобно. А вот к рычагу управления режимами трансмиссии приходится тянуться.

и высоких педалях, о шуме мотора и трансмиссии, о специфике рулевого управления.

А пропахав в поле свежую дорожку, невольно задумаешься: кому нужен такой пикап? Для грузовика у него мал кузов, для утилитарного вездехода велика цена – более полутора миллионов рублей. И все же у «Дефендера» наверняка найдутся поклонники – туристы или охотники, а скорее, просто фанаты офф-роуда... и «Ленд-Ровера». Есть только одно непременное условие: будущие владельцы будут обязаны относиться к машине, как каюр к вожаку собачьей упряжки, тянущей его нарты, – с почтением, уважением и, конечно, с любовью... Почему нет? Ведь, несмотря на жесткий и своенравный характер, истинный вожак этого заслуживает. ЗР



ВЕСТИ С ПОЛЕЙ

УралАЗ начал испытания необычного для себя самосвала. Опытный образец на запорошенных снегом владимирских полях испытал **Константин Закурдаев**.

Для сельскохозяйственного «Урала-432091» конструкторы выбрали компоновку «кабина перед двигателем». Только она позволила добиться идеальной развесовки по осям: на каждое из колес приходится ровно четверть полной массы двухосного 12-тонного автомобиля. Более высокая нагрузка на плодородный слой приводит к его разрушению, что резко снижает урожайность полей, на которых машине предстоит трудиться.

К «колхознику» предъявили и иные специфические требования. Среди них: возможность работы с 8-тонным прицепом, использование в конструкции серийных узлов и агрегатов, возможность быстрой смены надстроек, способность к продолжительному движению с низкой скоростью (это необходимо для совместной работы с уборочной техникой), а также ограничение по высоте, связанное со спецификой загрузки с комбайна.

Автомобиль, по замыслу разработчиков, должен стать заменой трактору с прицепом, который до сих пор остается основным транспортным средством для вывоза урожая. Именно из-за габаритных ограничений опытная модель получила кабину от ГАЗ-3307, а не более просторную и современную собственного производства. Причем кабина не откидывается, да этого и не требуется – почти весь двигатель расположен позади нее и прикрыт стальным кожухом, над которым расположено запасное колесо.

В конструкции самосвала немало узлов и агрегатов, чей выпуск уже освоен на заводах «Группы ГАЗ» (в нее входит и УралАЗ). В их числе рама и оба ведущих моста, колеса с широкопрофильными шинами, снабженными системой регулирования давления.

Садясь в кабину «Урала-432091», я удивился: как сумели «воткнуть» сюда третье место? Оказалось, за счет рычага коробки передач, перенесенного на приборную панель. Правда, троим в салоне все равно тесновато. Зато в этой машине я обнаружил монитор навигационной системы ГЛОНАСС, магнитолу и даже принтер, позволяющий распечатывать данные весовых датчиков, установленных под кузовом и фиксирующих загрузку. Так из технологической цепочки исключили операцию взвешивания.

Автомобиль снабжен принудительными блокировками межосевого и заднего межколесного дифференциалов, которые приводятся в действие нажатием кнопок.

Четырехцилиндровый дизель ЯМЗ-534 мощностью 190 л.с. отлично тянет даже груженый автомобиль. И управлять им не сложно: на грунтовке, вспаханном поле, асфальте машина одинаково неплохо слушается руля. Правда, из-за расположения кабины в переднем свесе при движении поперек пашни болтает нещадно, так что здесь лучше не гнать.

Шестиступенчатая коробка передач ZF работает четко. Хотя именно на бездорожье, как нигде, возникает желание поменять ее на автомат. Такая возможность предусмотрена, но обойдется это в дополнительные 4000 долларов. А в задании на разработку ценовые рамки очерчены четко: себестоимость не должна превышать миллиона рублей – только в этом случае у новинки есть шанс привлечь интерес российских сельхозпроизводителей. Если он появится, серийный выпуск «Урала-432091» могут начать уже в этом году. ЗР



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«УРАЛ-432091»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Колесная база, мм	4000
Объем самосвальной платформы, м^3	6,5
Снаряженная масса, кг	6700
Грузоподъемность: на грунте/на асфальте, кг	5000/6000
Полная масса прицепа, кг	8000
Максимальная скорость, км/ч	92

ДВИГАТЕЛЬ: ЯМЗ-534, Р4, 139 кВт/190 л.с. при 2300 об/мин, 710 Н·м при 1200–1600 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

РАЗМЕР ШИН: 500/70-708.



Рычаг коробки передач перенесли на приборную панель, в результате удалось разместить двухместное пассажирское сиденье.

«Урал-432091» разработали в кратчайшие сроки, максимально использовав серийные узлы и агрегаты. Оформление передка кабины временное, на серийной машине будет иное.

На раму установили новую 6,5-кубовую платформу Саранского завода автосамосвалов.









Мирный танк «Леопард» своей сдвоенной пушкой призван не убивать, а спасать людей от огня.

Иранские будни огнеборцев. В Багдаде все спокойно?

После тушения огня опустевший «Эйрматик РЕД» забирает уцелевших в свое чрево. Оно без окон, зато теплоизолированное.



НА ВСЯКИЙ ПОЖАРНЫЙ

Под истошное завывание сирен эти грузовики мчатся именно на пожар, без всяких «как». **Алексей Воробьев-Обухов** убедился: всё, что их объединяет, – ярко-красный цвет. В остальном эти борцы с огнем не только разные, но подчас и просто уникальные.

Чего прежде всего ждут от пожарной команды? Чтобы быстро приехала, невзирая на пробки и качество дорог. Для решения первой задачи пожарные автомобили оснащены мигалками и сиренами (тот редкий случай, когда мы ничего не имеем против!), справиться со второй проблемой помогает полный привод и большие колеса, рассчитанные как раз на бездорожье. Иногда встречаются и более экзотические решения. Например, существуют пожарные машины с двумя постами управления – отдельно для передней оси и для задней, что позволяет маневрировать среди плотной застройки. Такой автомобиль может буквально боком подъехать к объекту вплотную, чтобы разложить лестницу или подъемник с люлькой.

Из дополнительного оборудования назовем мощные водяные насосы, объемистый бак с водой, пеногенераторы, катушки с пожарными рукавами, набор пневмо- или гидроинструмента, чтобы разрезать, к примеру, разбитый автомобиль и извлечь пострадавшего. Заметим, что в ряде стран (например, в США) пожарные выезжают не только на тушение огня, а по большинству вызовов, поступивших на номер 911. Команда обучена и оказанию первой помощи, и приему неожиданно начавшихся родов, и вскрытию дверей, и отлову диких животных – никогда не знаешь, какой навык может потребоваться в данный момент. Отсюда и весьма широкий набор самого разнообразного специнструмента на борту.



Башня в Сиднее не сгорит, раз в ней трудятся такие пожарные электромобильчики.

Пожарные машины редко сходят с заводского конвейера в своем окончательном виде. Автопроизводители, как правило, поставляют лишь шасси, а дальше за работу берутся специализированные фирмы. Вот и посмотрим, что у них получается...

ТАНКИ БЫСТРЫ

А еще у них крепка броня. Для тушения лесных пожаров – то, что нужно. На гусеницах можно мчаться, не разбирая дороги. Прочность торсионной подвески позволяет взять на борт солидный запас воды, пенообразующего реагента, установить насос, способный развить такое давление, что можно валить деревья. Например, пожарная машина, построенная немецкой фирмой «Юнгенталь» на шасси танка «Леопард», оборудована двумя пушками импульсной системы пожаротушения IFEX (Impulse Fire Extinguishing technology). Десятицилиндровый многотопливный мотор мощностью 830 л.с. разгоняет монстра до 62 км/ч, топлива ему хватает на 600-километровый марш-бросок через канавы шириной до 3 м и глыбы высотой до 1,5 м. Пневмопушка стреляет зарядами воды, распыленной на частицы размером в несколько сот микрон. Литра такой воды достаточно, чтобы охладить площадь 60 м² с 1000 до 40 °С!

Еще один танк переоборудовала компания «Эйрматик РЕД». Он и тушит, и спасает уцелевших. Насос подает воду в ствол на вращающейся турели под давлением до 200 бар. Это позволяет эффективно бороться с огнем, начиная с дистанции 50 м. Потом, когда обстановка позволит подъехать ближе, а огромный, на 7,5 м³, бак опустеет, в нем можно эвакуировать до 20 человек! (Для входа служат герметичные распашные двери.) Танку хватает топлива на 450 км, которые он способен преодолеть со скоростью до 65 км/ч. Весит эта красная махина 26,5 т (без воды).





Пожарно-спасательная команда Израиля демонстрирует оборудование, которое у нее всегда с собой.

Отечественный аэродромный пожарный АА-60(543)-169 на базе МАЗ-543 встал на вахту еще в 1973 году.



В ОСТАНКИНЕ ТАКОГО НЕТ

А найдись он – может, и не горела бы башня так долго. Во всяком случае, в сиднейском радиоцентре дежурит пожарный микроэлектромобиль, готовый нестись под вой сирены прямо по узким коридорам. Сирена необходима, ведь скорость может достигать 60 км/ч и надо вовремя распугать сотрудников-пешеходов. На борту кислородные баллоны, пожарные рукава, телескопическая лестница длиной 6 м. Крохотная внешне машинка вместе с оборудованием весит свыше тонны. Больше нельзя – перекрытия могут не выдержать...

НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ

Отдельная категория пожарных машин трудится на аэродромах. Огромное количество горящего керосина способно уничтожить самолет в считаные секунды, и нужно успеть погасить пламя.

Нью-Йорк, 11 сентября 2001 года. Без комментариев.

В Антарктиде пожар тоже есть кому потушить – подобраться к очагу на таких гусеницах не проблема.

Главное для аэродромных монстров – производительность насосов, запас воды на борту, термоизоляция кабины с экипажем и... проходимость. Ведь катастрофа может произойти и за пределами бетонной полосы. Еще одна задача подобных машин – предотвратить пожар: если предполагается аварийная посадка на брюхо, бетон надо очень быстро залить пеной, чтобы исключить возгорание от трения.

В аэропорту Дрездена на всякий пожарный держат автомобиль «Пантера», построенный австрийской фирмой «Розенбауэр» на четырехосном шасси армейского МАНа. Специальные жаростойкие стекла позволяют близко подобраться к очагу пожара, а водяной ствол управляется прямо из кабины. Машина едет даже по горящему керосину, заливая огонь пеной перед и под собой.



Красная «Пантера» готова совершить бросок к самолету прямо по горящим лужам керосина.





Неудобно карабкаться на большую высоту по лестнице. Здесь лучше люлька и коленчатый подъемник. Южная Корея.

ОГОНЬ ВО ЛЬДАХ

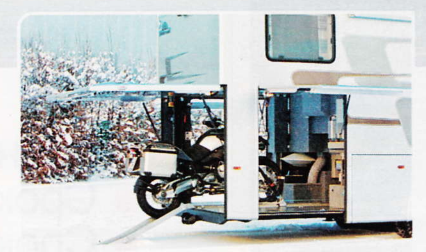
Думаете, такое не бывает? Еще как бывает! Полярная база в Арктике или Антарктике очень легко может загореться из-за неисправной проводки. Допустим, люди успеют выбежать на мороз, но потом им, бездомным, не позавидуешь. Значит, и там нужна пожарная бригада, оснащенная спецтранспортом. На станции Мак-Мёрдо в Антарктиде уже лет двадцать несут службу вездеходы «Формоуст-Нодвелл» на широких гусеницах.

А в Финляндии на замерзших озерах встречаются совсем экзотические пожарные аэросани «Арктик Ант» («Арктический муравей»), которые здесь называют гидрокоптером. Первая часть слова понятна: лед – та же вода. А вот «коптер», вероятно, говорит о большом пропеллере сзади – с ним подъехать можно быстро! **ЗР**



На льду не нужны ни колеса, ни гусеницы. Лучше всего полозья-поплавки и пропеллер.





ДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО

Состоятельные европейцы, ценящие комфорт в путешествиях, могут позволить себе если не дом, то целую трехкомнатную квартиру на колесах под названием «Варио Альковен-950», построенную на шасси MAN TGM 15.290 LL. Тут есть всё: выдвижные эркеры, две спальни, гостиная, кухня, душ, туалет… Мебель сделана из натурального американского ореха. На случай, если не хочется гонять попусту этот громадный кемпер, он снабжен гаражом для мотоцикла, причем с автоматической рампой для погрузки.

КАК ПРОЙТИ В БИБЛИОТЕКУ?

В некоторых районах Штутгарта этот вопрос неуместен: библиотека сама к вам приедет. В специальном автобусе «Сетра-S 415 UL» вместо сидений – полки, на которых разместились 5000 томов книг и цифровых носителей. На стоянке такая библиотека не расходует топлива: мощная солнечная батарея на крыше дает энергию, которой хватает на свет, отопление и питание компьютеров. Место водителя за считаные секунды превращается в стойку библиотекаря-консультанта. Так что, кроме прав категории D, ему нужен и соответствующий диплом.



iPAD ДЛЯ ДАЛЬНОБОЙЩИКА



Коммуникаторы и планшеты от фирмы «Эппл» оказались удобнейшими инструментами для управления грузоперевозками. Специальное приложение FleetBoard App позволяет диспетчеру держать под контролем весь свой грузовой флот, передавать водителям срочные заказы, следить за соблюдением ими режима труда и отдыха… Разумеется, программа показывает текущее местонахождение каждого автомобиля. При этом «Эппл» предлагает данное приложение совершенно бесплатно.

ПИТЕРСКИЙ БАВАРЕЦ

Согласно информации, распространенной немецким концерном MAN, его специалисты анализируют различные варианты строительства автозавода в России. На момент сдачи номера окончательное решение еще не было принято, но в качестве приоритетной площадки для предприятия мощностью до 10 000 грузовиков в год рассматривают Санкт-Петербург.

НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

В Сеуле приступили к регулярной городской эксплуатации полноразмерных (длина 11 м) электробусов «Хёндай». Мощность электродвигателя достигает 322 л.с., максимальная скорость – 100 км/ч. При торможении энергия возвращается в литий-ионные аккумуляторы. Ради облегчения кузов автобуса выполнен из углепластика, но все равно запас хода ограничен 83 км, которых, впрочем, достаточно в условиях города. К тому же перезарядить батарею на конечной остановке можно всего за 30 минут. В планах городского правительства к 2020 году перевести на электротягу половину парка автобусов.





СМЕНА НЕИЗВЕСТНЫХ

В составах пяти команд-лидеров – ни одного изменения. Интрига предстоящего сезона кроется явно не в перетасовке пилотов, как было год назад. Предстартовые прогнозы изучил **Сергей Зиновьев**.

Обновления технического регламента не революционные, но существенные. Они ставят перед инженерами сложные аэродинамические задачи. Самое неожиданное новшество – фиксированная развесовка по осям: 46,5% на переднюю, соответственно 53,5% на заднюю. Воздуховоды, меняющие эффективность заднего крыла (изобретение «Мак-Ларена»), отныне запрещены. Как и двойные диффузоры, предмет споров двухлетней давности. Заодно отменили и регулируемый элемент переднего крыла (изобретение ФИА), а взамен предложили регулируемый элемент заднего антикрыла с жестко регламентированными установками угла атаки. Снова разрешили KERS (система рекуперации энергии торможений), но команды относятся к ее применению скептически – овчинка не стоит выделки. Машины второй год стартуют с полными баками, что в сочетании с новыми требованиями к развесовке чрезвычайно затрудняет поиск места для тяжелых аккумуляторов.

Определенную свежесть привнесет смена поставщика шин. Продукция «Бриджстоуна» часто позволяла обходиться одним пит-стопом, но специалисты «Пирелли» обещают, что с их покрышками тактика двух переобуваний станет почти неизбежной. Надо полагать, такой расклад вполне





Команда «Лотос – Рено GP» представила на автосалоне в Бирмингеме еще одну версию раскраски болида. На сей раз вроде окончательную.

Действующий чемпион – всегда главный соперник для тех, кто претендует на титул. Себастьяну Феттелю придется в этом сезоне нелегко.

Нико Росберг не считает, что его партнер по команде Михаэль Шумахер способен бороться за титул в этом году.



устраивает высшие власти Формулы-1. И Михаэля Шумахера тоже – он поведал, что «Пирелли» лучше отвечают его стилю пилотирования.

Еще до начала тестов многие пилоты опробовали новую технику на компьютерных симуляторах. Нико Росберг заявил, что в этом году рассчитывает на победы. Вполне предсказуемо. Ведь прошлогоднюю машину Росс Браун строил в режиме жесткой экономии, почти наполовину сократив персонал, унаследованный от «Хонды». Затем команду приобрел «Мерседес» с его бездонными ресурсами, и теперь ожидают, что она серьезно прибавит и включится в борьбу за титулы.

Джеймс Эллисон, технический директор «Лотос – Рено GP», где продолжит выступать Виталий Петров, объявил, что при создании новой машины держали курс на смелые инженерные решения. Здесь тоже ждут подъема, а целью ставят третье место в Кубке конструкторов.

Большинство экспертов высказали мнение, что главное сражение развернется между четырьмя пилотами четырех команд. Но предпочтение чаще отдают «Ред Буллу», памятуя о шеф-конструкторе Эдриане Ньюи, признанном гении аэродинамики. Любопытно, что Нико Росберг главным соперником считает Фернандо Алонсо, испанец – Михаэля Шумахера, сам Шумахер выделяет Себастьяна Феттеля и Льюиса Хэмильтона. Лишь в одном сходятся все пилоты: февральские тесты не отражают реальной расстановки сил. И что-то прояснится лишь на квалификации в Бахрейне. ЗР

КАЛЕНДАРЬ-2011

13.03	Гран-при Бахрейна, Сахир
27.03	Гран-при Австралии, Мельбурн
10.04	Гран-при Малайзии, Куала-Лумпур
17.04	Гран-при Китая, Шанхай
8.05	Гран-при Турции, Стамбул
22.05	Гран-при Испании, Барселона
29.05	Гран-при Монако, Монте-Карло
12.06	Гран-при Канады, Монреаль
26.06	Гран-при Европы, Валенсия
10.07	Гран-при Великобритании, Сильверстоун
24.07	Гран-при Германии, Нюрбург
31.07	Гран-при Венгрии, Будапешт
28.08	Гран-при Бельгии, Спа-Франкоршан
11.09	Гран-при Италии, Монца
25.09	Гран-при Сингапура
9.10	Гран-при Японии, Сузука
16.10	Гран-при Кореи, Йонгам
30.10	Гран-при Индии, Нью-Дели
13.11	Гран-при Абу-Даби
27.11	Гран-при Бразилии, Сан-Паулу

ПАРАДОКС ГЕОГРАФИИ

Преодолеть 9500 км марафонских дорог и полного бездорожья «Дакара» удалось нынче немногим участникам. Почему так случилось на третий год проведения легендарной гонки в Южной Америке, размышляет **Максим Вольнов**.

Сложно сказать, что изменилось по сравнению с прошлым годом. Те же горы и пустыни, камни и пески. Но пилоты 180 мотоциклов, 150 автомобилей и 70 с лишним грузовиков в один голос заявили: очень сложная трасса! У камней вдруг проявилась повышенная склонность выводить из строя покрышки. К ним присоединились ветки деревьев и кустарника: из-за засухи они стали подобны стальной арматуре. Будущий победитель в зачете грузовиков побил собственный рекорд по числу пробитых колес. Внезапно выходили из строя детали машин, проверенные прежними соревнованиями и никогда прежде не вызывавшие нареканий. Так, кстати, одну из «быстрых техничек» потерял и «КамАЗ-Мастер» – у ее двигателя разорвало поршень.

Пилоты, даже очень опытные, нервничали и делали ошибки, которых не допускали раньше. Жерар де Рой (ИВЕКО), коего прочили в главные соперники камазовцам, выбыл на первом же этапе, на 72-м километре скоростного участка: после неудачного приземления с трамплина у голландца проснулась старая травма спины. Перевернулся и уничтожил свой БМВ-Х3 аргентинец Орландо Терранова. В неприятную аварию попал Герлен Шишери, которому команда «БМВ Х-Рейд» доверила принципиальную новинку – «МИНИ-Кантримен». В итоге МИНИ уехал в Буэнос-Айрес на грузовике, а француза обследовали медики на предмет сотрясения мозга. Вдобавок его штурман сломал руку.

Если обратиться к цифрам, то год назад на «Дакаре» сошла с дистанции треть стартовавших экипажей. А последняя гонка вывела из боя почти две трети участников! В таких случаях обычно говорят: «Дакар» показал свой характер. Но не надо все списывать на мистику гонки. Имеются и более объективные причины. Например, значительно уменьшилось число экипажей, приехавших из Европы, местных же, южно-американских, наоборот, прибыло – а они менее искушены в езде и подготовке машин.



Команда «КамАЗ-Мастер» – гость «Гонки звезд «За рулем».

Качали российского победителя с такой радостью и энтузиазмом, словно этот «Дакар» был для него первым.

Из всех пилотов «Фольксвагена» Нассер аль-Аттия почти всегда находится в наилучшей форме, ведь он весь год выступает в классическом ралли.

Команды-фавориты вообще обошлись почти без потерь. «Фольксваген» разыграл привычный междусобойчик, в который пытался вмешаться только девятикратный победитель «Дакара» Стефан Петерансель на БМВ. Но мелкие поломки и бесконечные проколы колес откинули его далеко за черту призовой тройки. Однако француз поднялся затем на четвертое место. Поначалу в зачете автомобилей лидировал прошлогодний победитель Карлос Сайнс. Однако катарец Нассер аль-Аттия довольно быстро вытеснил его с первой позиции да так ее и удержал вплоть до финиша. А Сайнса затем еще дальше отодвинул Жинель де Вильерс.

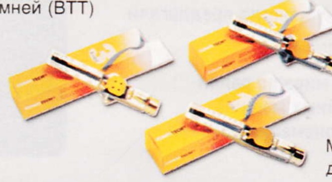
Экипажам КамАЗа, как ни странно, тоже пришлось понервничать. Де Рой













Представляете, какие силы действуют здесь на правое переднее колесо? Возможно, Карлосу Сайнсу не помешало бы ехать чуточку осторожнее.

быстро самоустранился, и казалось, что никто более не способен биться с россиянами на равных. Так нет же, нашелся! Чех Алеш Лопрайс на «Татре» поразительно долго держался в первой тройке. Она постоянно видоизменялась: то Фирдаус Кабиров лидировал, то Владимир Чагин, а Лопрайс все время был или между ними, или чуть позади, а пару этапов даже выиграл! Но двигатель «Татры» все-таки спел лебединую песню – перегрелся, у него упала мощность. Чех еле дотянул до финиша участка. Проиграв три часа, он решил больше не испытывать судьбу и отправился в Буэнос-Айрес по асфальтовым дорогам.

В итоге – полный триумф КамАЗа: весь подиум, седьмая победа Чагина (он превзошел достижение Карела Лопрайса, у которого шесть побед) и десятая победа команды из Набережных Челнов.

Другим россиянам похвастаться нечем, да и вышло их на старт ничтожно мало. Леонид Новицкий (БМВ-Х3) повредил руку после удара колесом о камень и дальше ехать не смог, Александр Мироненко разбил подвеску своего пикапа «Ниссан». А ведь оба шли с неплохими шансами завершить гонку в первой десятке! Дебютант «Дакара» мотогонщик Алексей Наумов на «Хонде» сражался в районе 50-х мест, затем получил 7-часовой штраф и добрался до финиша 75-м.

Словом, трудностей хватало. А кто-то ведь несколько лет назад говорил, будто южно-американская гонка не чета былой, африканской. Но основное нарекание старожилов ралли-рейда к трассе, проложенной по Аргентине и Чили, – она все же больше похожа на классическое ралли, где почти нет песка. А «Дакар» без него кажется каким-то ненастоящим – даже если на пути к финишу ты преодолеваешь массу других препятствий. ЗР

P.S. Результаты ралли-рейда «Дакар» – в разделе «Паддок».



Перчатку пилотам «Фольксвагена» попытался бросить Стефан Петерансель – безрезультатно. А ведь ему некогда предлагали место в этой команде...

К титулу чемпиона мира по ралли (2006 год, зачет серийных машин) аль-Аттия вполне закономерно добавил победу на «Дакаре».



МАРШ ЭНТУЗИАСТОВ

На марафоне хватало необычных машин, но китайские автомобили в состязании подобного ранга – великая редкость. На финише экипаж внедорожника «Грейт Уолл» встречал **Игорь Моржаретто**.

Китайская команда заняла в этот раз всего 22-е место в общем зачете. Хотя почему «всего»? Из 140 экипажей в зачете внедорожников до финиша добралось менее половины: 55 автомобилей. А они – доехали! Хотя на финишный подиум «Ховер» въехал со страшным ревом – с двигателем явно было что-то не так.

– Мы почти весь маршрут прошли отлично, занимали 12–15-е места, а на одном этапе даже обошли самого Сайнса! – с гордостью рассказывал китайский пилот Чжоу Юн. – На предпоследнем спецучастке преодолевали ручей вброд, и, видимо, в двигатель попала вода. Четыре часа в полевых условиях пытались исправить поломку. Мотор кое-как запустили и доползли до лагеря. У механиков на ремонт оставалось всего два часа до старта последнего этапа. Проблема оказалась серьезной, с ней справились только частично, но решили: попытаемся ехать. Главное – добраться до финиша...

Вот так, «на честном слове и на одном крыле», доехали, победили.

Понятно, что абсолютно все машины, принимавшие участие в «Дакаре», далеки от серийных «однофамильцев». Вот и боевой «Ховер», хоть и похож издалека на те пикапы, которые продаются в салонах дилеров, изделие все-таки штучное.

– У раллийного «Ховера» значительно модифицировано шасси. Кузов, понятно, тоже изменен под требования гонки. Двигатель нашей разработки – бензиновый, шестицилиндровый, объемом 3 л. Для нас это уже второй «Дакар» (в прошлом году команда заняла 33-е место. – *И.М.*). «Грейт Уолл» даже организовал отдельное подразделение, где готовят специальные машины для ралли, – рассказал Дон Мин, генеральный менеджер команды, вице-президент компании. – Мы считаем, что участие в «Дакаре» полезно не только для продвижения марки, многие спортивные наработки будут внедряться в массовое производство.

– Но ведь двигатель вас подвел на последнем этапе – не проще было взять проверенный мотор от известной компании?

– Мы, конечно, могли взять отличный двигатель у «Фольксвагена», пригласить лучших пилотов из Европы – и тогда, возможно, заняли бы первое место, – усмехнулся Дон Мин. – Но это была бы победа уже не «Грейт Уолла»... У нас есть время поработать над ошибками, опыта мы уже набрались, даже пилоты научились ремонтировать мотор в поле. Мы обязательно приедем на следующий «Дакар»! Само по себе участие в этой гонке – уже вызов, достижение. И для всех, кто принимает в ней участие, важно только одно место – первое. Но это пока мечта.

...А почему бы и нет? Упорства китайцам не занимать, учиться на чужих и своих ошибках они умеют, делать специальные машины для ралли уже пытаются. В конце концов, для технической поддержки команда использовала самые обыкновенные вседорожник «Ховер» и пикап «Вингл» (их, говорят, взяли у местного дилера марки) – обе машины без проблем прошли 9000 км марафонского бездорожья. Значит, раллийный опыт действительно не пропадает даром. ЗР

ВЫИГРЫШНЫЙ ВАРИАНТ

Успех российских грузовиков на «Дакаре» ожидали – на гонку камазовцы привезли обновленную модель, уже побывавшую на подиуме «Шелкового пути». С победителем воочию познакомился **Максим Гомянин**. Фото автора и КамАЗ.

ИНОХОДЕЦ

Спортивная база «КамАЗ-Мастер» напомнила операционную. Вхожу в «шлюз», он же мойка, и только затем попадаю в поразительно чистый цех, где собирают гоночные грузовики. Здесь – место рождения грузовика КамАЗ-4326 VK.

Новинка заметно отличается от прежних моделей. Для лучшей развесовки кабину максимально сдвинули назад, предварительно опробовав такое решение на опытном экземпляре. Отзывы гонщиков подтвердили верность концепции: машина стала послушнее в управлении. Правда, ради этого пришлось, по сути, заново компоновать автомобиль. Еще один постоянный объект внимания – подвеска. В прошлом году реактивные штанги нещадно страдали от летевших в них камней, потому толщину их стенок увеличили. В условиях гонки ломались даже мощные мосты – в новой машине применили импортные узлы «Сису» меньшего веса. А вот барабанные тормоза, как и раньше, собственного производства.

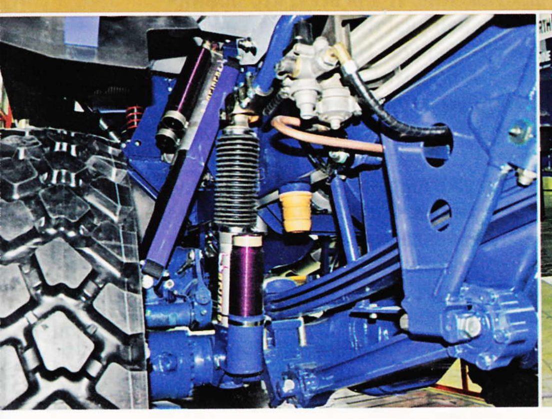
Основательно потрудились над освещением – галогенные фары заменили биксеноновыми. Но установили их не в бампере, как на рестайлинговой гражданской машине (их хватило бы на считаные километры марафона), а на кабине. Еще выше смонтирована дополнительная «люстра». Но даже при таких прожекторах гонщикам все равно хочется больше света.

Помня опыт предыдущих «дакаров», выхлопные трубы перенесли в корму – чтобы отработавшие газы не грели задние тормозные механизмы и колеса.

Пилоты рассказали, что новый КамАЗ обладает совершенно особенным характером. По управляемости он



На боевой машине установлены трехлистовые рессоры. Они легче, да и риск поломки ниже. В середине гонки их принудительно меняют. Двухтрубные амортизаторы выдерживают весь «Дакар». Похожие стойки теперь устанавливают и на военную спецтехнику КамАЗа.



Брызговики на дистанции марафона – расходный материал. Но они необходимы по соображениям безопасности. Из-под колес грузовика тяжелые камни летят, как из пращи. Выше – траки для вызволения машины из песка.



Боевые машины берут на борт несколько запасок из расчета: два дня – два колеса. В замене пробитого участвуют все три члена экипажа. Рекорд переустановки – 7,5 минуты.



похож не на грузовик, а скорее на большой легковой вседорожник. После прыжков его поведение более предсказуемо, да и стабилизировать машину стало легче.

КАК ПРЕОДОЛЕТЬ ПУСТЫНЮ

Важную роль в гонках играет давление в шинах – камазовцы уделяют ему особое внимание. Обычный диапазон давления в условиях ралли-рейда – от 2 до 7 атмосфер. На шести-семи едут по трассе с твердым покрытием, позволяющим развить высокую скорость. Четыре-пять – самое ходовое давление на извилистом пути. Три-четыре – подходит для ухабистой песчаной дороги. Самый низкий диапазон – от 2 до 3 атмосфер. При таком давлении колеса выглядят почти спущенными, но позволяют преодолевать тяжелые пески. «Перед штурмом песчаных дюн важно угадать давление и вовремя включить межосевую блокировку, – говорит победитель «Дакара» Владимир Чагин. – Остальное зависит от пилота. В песках чувство автомобиля должно быть гораздо острее, чем на любом другом покрытии».

Но не только песок выступает злейшим соперником гонщика – трасса ралли-марафона так же щедра на ямы и промоины. Некоторые крупные препятствия прописаны в легенде, но при обгонах экипаж часто съезжает с траектории, а вот здесь уже терра инкогнита. Бывало, на пути возникали ямы длиной до 3–4 метров и глубиной до двух, тут единственный способ спасти машину и уберечь людей – прыжок! При приземлении ударные нагрузки на позвоночник довольно жесткие, поэтому сиденья подбирают для каждого пилота индивидуально. Они не должны быть ни тесными, ни слишком просторными. Учитывают и тот факт, что спортсмены проводят в них по 8–12 часов в сутки.

По каждому автомобилю ведут статистику, отмечая все мелкие и крупные неисправности. Затем их обсуждают с инженерами. Важно, чтобы проблема, возникшая хоть раз, никогда больше не повторилась. Ведь один из факторов хорошего результата – отсутствие простоя в ремонте.

Сейчас основное направление совершенствования автомобиля – снижение его массы не в ущерб надежности. И если конструкторы справятся со своей задачей, догнать российские тяжелые вседорожники станет еще труднее. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



«КамАЗ-4326 VK»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	7220×2400×3180
Колесная база, мм	4300
Наибольший преодолеваемый подъем,%	36
Максимальная скорость, км/ч	165
Радиус поворота, м	11,3
Объем топливного бака, л	1000

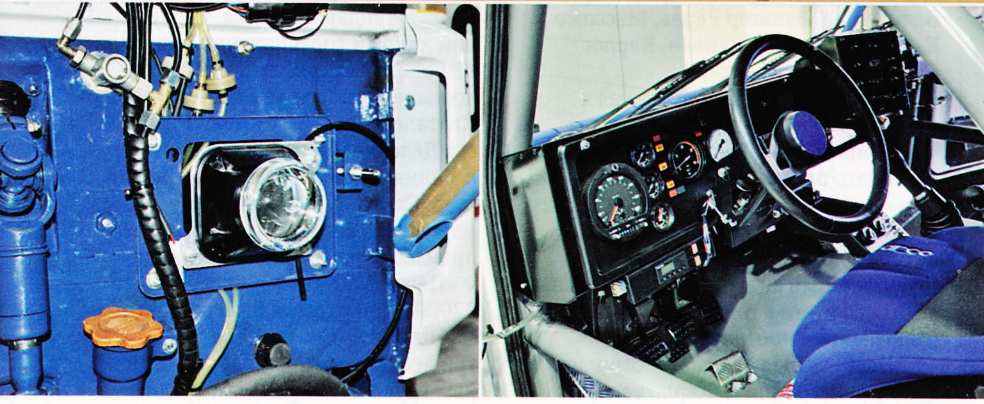
ДВИГАТЕЛЬ: дизельный с наддувом ЯМЗ-8463.10-07, 18,47 л, 624 кВт/850 л.с. при 2500 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, М16, механическая двухступенчатая раздаточная коробка с блокируемым межосевым дифференциалом.

Компактные биксеноновые фары пришли на смену галогенным большего размера.

Рестайлинг, проведенный заводом, отразился и на гоночном грузовике – теперь здесь панорамное ветровое стекло.

Набор из шести ксеноновых прожекторов Hella модели Rallye 4000 на гоночном сленге называется «люстрой». Ее дальнобойность примерно 450 метров.





ВЕК СПУСТЯ

В 1911 году провели самое первое Ралли Монте-Карло. Ровно через сто лет на юбилейной гонке побывал наш корреспондент **Вадим Крючков**. Фото автора.



Сегодня легендарное ралли по территории Франции и княжества Монако – одно из самых известных состязаний на планете. Энциклопедии утверждают, что даже сам термин «ралли» прижился в мире автоспорта благодаря этой гонке. Так называемый звездный сбор, борьба «Роллс-Ройса», «Мерседеса», «Пежо», «Берлие» и нашего «Руссо-Балта», попадание петербуржца Андрея Платоновича Нагеля в десятку абсолютного зачета – всё это страницы истории Ралли Монте-Карло. После Второй мировой войны там блистали «Порше» и «Лянча», ФИАТ и «Рено», «Ситроен» и «Форд». В числе многократных победителей ралли только самые великие пилоты: Сандро Мунари, Бьорн Вальдегард, Вальтер Рёрль, Массимо Бьязион, Томми Мякинен, Карлос Сайнс, Себастьен Лоэб.

Увы, с 2009 года престижная некогда гонка потеряла статус этапа чемпионата мира. Нет смысла подробно разбирать причины, достаточно обратиться к статистике. В годы с 2003-го по 2008-й в Монте-Карло стартовало не более полусотни автомобилей. Своеобразный антирекорд: 34 машины в 2005-м. И это в гонке, когда-то собиравшей более 400 экипажей!

Вернуть былую славу, возродить дух прежнего Монте-Карло теперь пытаются в рамках коммерческой серии IRC, первым этапом которой стала легендарная гонка. Столетний юбилей соревнования отметили 120 стартовавших экипажей, что по нынешним меркам совсем неплохо. Хватало и звездных имен: Франсуа Делекур, Даниэль Элена, Петер и Хенниг Солберги, Тони Гардемайстер, Стефан Сарразин. А вот борьба марок свелась, по сути, к дуэли двух производителей. «Шкода-Фабия» и «Пежо-207» зачетной группы S2000 сейчас самые быстрые автомобили IRC. Таких набралось почти три десятка. Машины других зачетных групп на их фоне смотрелись



Не угадал – поставил слики на ночной этап. На покрышках этого типа в горах немудрено «собрать» обочину.

Франсуа Делекур не разучился ездить быстро. Итог – пятое место в абсолютном зачете.

Покрышки – слики, малый дорожный просвет. Раллийные автомобили в Монте-Карло больше похожи на кольцевые.

Лучшим пилотом «Шкоды» стал серебряный призер ралли Фредди Лойкс.

подостывшим гарниром. Ралли Монте-Карло – это царство асфальтовых скоростных участков. Мощные моторы «шкод» и «пежо» позволяют здесь ехать действительно быстро. Остальные автомобили на этом фоне просто тихоходы.

Чтобы понять дух гонки в Монте-Карло, надо обязательно попасть на ночной скоростной участок высоко в горах. Здесь узкие дорожки с обилием поворотов и короткими прямыми. Но главное – каждый экипаж пытается стать победителем в игре под названием «шинная рулетка». Судите сами. В долине плюс 10–12 °С, а на перевале до 20 градусов мороза! По дороге может встретиться сухой и мокрый асфальт, снег, лед. Протяженность участков с различным типом покрытия спрогнозировать трудно. Какие шины ставить?

Выбор расширяет даже столь курьезный тип резины, как шипованный слик, необходимый, по сути, лишь для этой гонки.

Сейчас в шинной рулетке повезло французскому пилоту Брайану Буффье на «Пежо-207». Он и стал победителем ралли в абсолютном зачете. Второе место благодаря стараниям Фредди Лойкса досталось «Шкоде».

Причины, по которым в современном ралли доминируют маленькие автомобили, созданные на базе недорогих серийных, очевидны. Но те, кто думает, что время суперкаров и престижных марок на гоночных трассах прошло, заблуждаются. «Порше-911», «мерседес-бенцы» и даже «Плимут-Барракуда» можно увидеть на историческом Ралли Монте-Карло, которое проводится через неделю после этапа IRC. Поразительно, что число участников, выступающих на болидах прошлого, стремительно растет: в нынешнем году заявилось 350 экипажей! Если тенденция сохранится, полноценным наследником легендарного ралли вполне может стать не состязание современных машин, а историческая гонка. ЗР



ВОСТОК – ЗАПАД

Первый этап чемпионата по трековым гонкам принес немало сюрпризов. Сражение на городском ипподроме Самары наблюдал **Владимир Легинский**. Фото автора.

Неожиданности в зачете группы N-1600 начались с состава участников. Впервые за долгие времена не оказалось пилотов заводской команды Lada Sport. Они ограничились выступлением в Кубке «Лада-Калина». Как разъяснил начальник управления спортивных автомобилей АВТОВАЗа Валерий Лазорко, причина в несогласии с новыми техническими требованиями для машин класса N-1600. Поэтому заводчане использовали самарское событие исключительно с целью подготовки к «Гонке звезд «За рулем», которую поставили для себя главным стартом зимнего сезона.

Кубок «Лады» оказался весьма массовым: на старт вышли 22 пилота (на первый этап чемпионата России – 18). Ожесточенная борьба завершилась победой казанца Рафаэля Фаттахова, трижды выигравшего заезды. Второе и третье места завоевали тольяттинцы Дмитрий Брагин и Кирилл Ладыгин.

Ключевой момент – дуэль за победу между Сергеем Рябовым и Аркадием Жарковым. Пока неизвестно, что у «Фиесты» «неправильная» дверь...

Воскресная часть программы запомнилась массой аварий. Досталось автомобилям самарцев Вячеслава Малеева и Владимира Николаева, действующего чемпиона орловца Владимира Череваня, тольяттинца Василия Мезенцева. А разбитый «Ситроен-Саксо» москвича Евгения Аксакова механики буквально воссоздали из руин. Это позволило ему, вопреки обстоятельствам, заработать дополнительные три очка и выйти в итоге на пятое место.

Спор за победу решился в дополнительном заезде между москвичом Аркадием Жарковым на «Форде-Фиеста» и самарцем Сергеем Рябовым на «Калине», набравшими равное количество очков. Аркадий выиграл, но техническая комиссия после финиша выявила нарушения в подготовке его машины, обнаружив, что дверь багажника пластиковая. Результат аннулировали. Так Рябов стал победителем, второе место у Бориса Шульмейстера, а замкнул тройку призеров бессменный лидер команды «ЛУКОЙЛ Рейсинг» и многократный чемпион Алексей Дудукало.

В западном регионе пилотов вполне хватило, чтобы заполнить стандартную таблицу на 16 участников. Что будет, когда гонка переедет на восток страны?

Добавим, что чемпионат в зачете N-1600 впервые проходит по новой схеме. Сначала отборочные этапы в западных (Самара, Раменское) и восточных (Ижевск, Курган) регионах, затем финал в Раменском. Это сделали, чтобы пробудить интерес и у гонщиков из провинции, считавших прежний, трехэтапный вариант удобным только для москвичей. Но самарская гонка новых имен пока не открыла, за исключением Михаила Грачева из Омска. ЗР



БМВ ПЕРЕКЛЮЧИЛАСЬ

Баварская фирма объявила, что в сезоне-2011 выступит в семиэтапной серии Intercontinental Le Mans Cup (ILMC), включающей в себя гонки на выносливость в США, Китае и Европе, в том числе «24 часа Ле-Мана». Боевые машины – М3 класса GT2. А поведут их те пилоты, которые раньше защищали интересы БМВ в «мировом туринге», – Энди Приоль, Йорг Мюллер, Аугусто Фарфуш. На отдельных этапах им будут помогать Дирк Мюллер, Дирк Вернер и американские гонщики.



В январе Фарфуш размялся на «24 часах Дубаи», где за рулем Z4 GT3 (на фото) ведомый бразильцем экипаж одержал победу. Столь живой интерес БМВ к гонкам «Гран туризмо» радует поклонников марки, но вызывает беспокойство за интригу в чемпионате мира WTCC, где пилоты БМВ всегда были в центре событий, а Приоль выиграл три титула.

ДЕСЯТЬ ВМЕСТО ЕДИНИЦЫ

Больше года ничего не было слышно о судьбе серии A1 Grand Prix, прекратившей свое существование из-за банкротства. И вот состоялась презентация другого, очень похожего турнира – A10 World Series, который стартует, если все пойдет по плану, в октябре. Старые знакомые шасси «Феррари», некогда построенные для A1, оснастят четырехлитровыми 600-сильными моторами V10 фирмы «Джадд».



Десять этапов, каждый состоит из двух гонок – 20-минутного спринта и заезда продолжительностью более часа. Концепция «Кубка наций», придуманная для A1, похоже, останется. География этапов расширится за счет гонок в Америке и Африке, при основном упоре на теплые (в момент европейской зимы) азиатские страны.

Утверждают, что у A10 совсем другая финансовая схема, чем у предшественницы, но главной задачей на первых порах станет, конечно, привлечение интересных публике и спонсорам пилотов.

РЕЗУЛЬТАТЫ

РАЛЛИ-РЕЙД «Дакар»

ЗАЧЕТ «АВТОМОБИЛИ»

1. Н. аль-Аттия (Катар, «Фольксваген-Рейс Туарег 3»)	45:16.16
2. Ж. де Вильерс (ЮАР, «Фольксваген-Рейс Туарег 3»)	49.41
3. К. Сайнс (Испания, «Фольксваген-Рейс Туарег 3»)	1:20.38
4. С. Петерансель (Франция, БМВ-Х3 СС)	1:43.48
5. К. Холовчик (Польша, БМВ-Х3 СС)	4:11.21
6. М. Миллер (США, «Фольксваген-Рейс Туарег 3»)	4:54.42
7. Р. дос Сантос (Португалия, БМВ-Х3 СС)	6:50.07
8. К. Лавиль (Франция, «Ниссан-Прото»)	7:58.18
9. Г. Спинелли (Бразилия, «Мицубиси-Лансер Рейсинг»)	8:23.37
10. М. Кале (Германия, багги «БМВ-SMG»)	15:11.56

ЗАЧЕТ «ГРУЗОВИКИ»

1. В. Чагин (Россия, КамАЗ-43269)	48:28.54
2. Ф. Кабиров (Россия, КамАЗ-4326)	30.04
3. Э. Николаев (Россия, КамАЗ-4326)	3:20.17
4. И. Мардеев (Россия, КамАЗ-4326)	5:44.56
5. Ф. Эктер (Германия, MAN TGS)	5:45.37
6. П. Вила (Испания, «ИВЕКО-Траккер»)	7:16.01

ЗАЧЕТ «МОТОЦИКЛЫ»

1. М. Кома (Испания, «КТМ-450 Ралли»)	51:25.00
2. С. Депре (Франция, «КТМ-450 Ралли»)	15.04
3. Э. Родригес (Португалия, «Ямаха-WR 450R»)	1:40.20

КАЛЕНДАРЬ

05.03	Кубок России по ралли, «Яккима», Карелия
05.03	Кубок России по ледовым гонкам (финал), Ижевск
06.03	чемпионат России по трековым гонкам (N-1600), Раменское Московской обл.
13.03	чемпионат России по ралли, «Горный лен», Асбест Свердловской обл.
27.03	Кубок России по ралли-рейдам, баха «Ульяновск»
27.03	чемпионат России по кроссу (легковые), Чита
27.03	Кубок России по трофи-рейдам, «Точка невозврата», Ростовская обл.

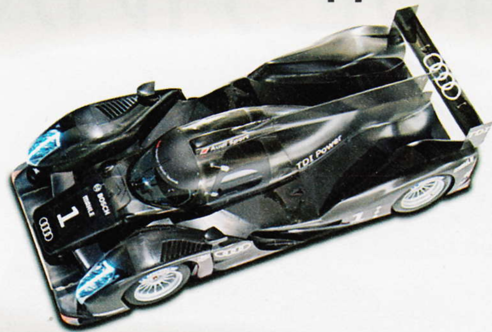


ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС МЕХАНИКА

Близ Тольятти, на специальной трассе, прошла 15-я по счету Рождественская гонка. Принцип ее не изменился: парные заезды на одинаковых, подготовленных заводом машинах «Лада-Калина 1119-37». Финальной части предшествовали отборочные заезды, отсеявшие немало именитых пилотов. В итоге группу лидеров возглавили те, чьи имена называли в качестве главных фаворитов, – фирменные гонщики команды «Лада Спорт» Кирилл Ладыгин и Дмитрий Брагин. Все шло к решающему спору между ними за победу и традиционный главный приз – автомобиль «Калина».

Однако в сражении за выход в суперфинал, где соперника уже поджидал Брагин, Ладыгин неожиданно уступил 25-летнему тольяттинцу Михаилу Митяеву. Большой сюрприз с учетом послужного списка Ладыгина – многократного чемпиона России по картингу и кольцевым гонкам, призера трековых и раллийных чемпионатов. Но Митяев на этом не остановился – обыграл еще и Брагина. Пожалуй, самый неожиданный победитель Рождественской гонки за все годы: карьеру Михаил начал механиком в команде «Лада Спорт», а в столь представительных состязаниях выступил впервые.

ДИЗЕЛЬ ПРОТИВ ДИЗЕЛЯ



«Ауди» представила новый прототип – официальное обозначение R18 – для гонки «24 часа Ле-Мана». Машина, в отличие от предшественниц, получила полностью закрытый кузов. Новый регламент гонки предписывает меньший рабочий объем, соответственно упадет и мощность. Технические параметры новинки пока не разглашаются, поскольку предстоят доводочные работы. Визуально автомобиль красив, а, как говорят опытные гоночные конструкторы, то, что выглядит красиво, как правило, очень быстро едет.

За 12 лет участия в «Ле-Мане» (с 1999 года) «Ауди» одержала девять побед и надеется остаться на вершине. Помешать ей может, по-видимому, лишь «Пежо»: французы вскоре презентуют новый прототип (пока известен под кодовым именем 90X). Именно турбодизельные «пежо-908» в последние годы были главными соперниками «четырех колец».

ОСТАНЕТСЯ ПАМЯТЬ

Виктор Щавелев – гонщик из поколения универсалов, умевших добиваться высших результатов и на кольце, и в ралли, и на зимнем ипподроме. Свидетельством тому четыре медали чемпиона СССР. Неизменной оставалась лишь марка автомобиля – «Москвич». Ее честь он отстаивал четыре десятилетия – в качестве гонщика, штурмана, тренера и руководителя заводской команды. Виктор Алексеевич в числе первых советских спортсменов стартовал в легендарных ралли «Монте-Карло», «Акрополис», «1000 озер», «Эфиопия». Ему посчастливилось участвовать в беспримерных по протяженности и трудности марафонах Лондон – Сидней и Лондон – Мехико. К сожалению, ряды марафонцев убывают: кроме Виктора Щавелева, совсем недавно ушли из жизни заслуженные мастера спорта Александр Ипатенко и Валентин Кислых. Надеемся, их увлеченность, настойчивость, самоотдача станут чертами нового поколения российских гонщиков.



В. Щавелев за рулем «Москвича-Г5».

ЭЛЕКТРОННОЕ ЛИХО



Не сомневаемся, что у автомобильных представительств свои сложности. Например, официальная ездовая презентация «Шкоды-Фабия RS» прошла в мае прошлого года (ЗР, 2010, № 7), а в российском пресс-парке машина появилась только после Рождества. Но каково тестировать 180-сильного «зверька», когда залитый реагентами город задыхается в пробках, а полигоны засыпаны снегом? Да и конкуренты отпросились на перерыв – большинство ждет теплой погоды, опасаясь за сохранность «карманных ракет». И все же мы рискнули: взяли в пару к «Фабии RS» амбициозный «Ситроен-DS3» и отправились на московский автодром «МегаФон Тушино Ринг».

ДУХ СОПЕРНИЧЕСТВА

Формально аббревиатура DS никак не связана с ездовыми качествами маленького «Ситроена». По замыслу французов, ее следует расшифровывать как *different spirit*, «иной дух» – он отличает меченые культовыми литерами модели от рядовых машин концерна. Так и есть: DS3 мало чем напоминает пятидверный С3, на чьей базе он создан. При желании найдешь общие элементы в экстерьере или салоне, но для нас важнее другое: под капотом маленькой «богини» установлен 150-сильный турбомотор объемом 1,6 л. Такого не встретишь на обычных С3, зато его модификации мы обнаруживали и на «МИНИ-Купер S», и на заводном купе «Пежо-RCZ». Летом на «Нижегородском кольце» этот «француз» даже объехал более мощную «Ауди-ТТ»!

Тогда одной из причин проигрыша немецкой машины мы посчитали нежелание роботизированной коробки DSG эффективно тормозить двигателем. Кстати, почему так происходит? Ведь конструктивно это та же самая механика, но с дополнительными приводами... Вероятно, электроника, управляющая двигателем и трансмиссией, слишком печется о сохранности агрегата и экологии и поэтому противится резкому переходу на низшие ступени. С механикой деваться некуда: вогнал пилот рычагом вторую – и мотор волей-неволей закрутится под отсечку.

А ведь единственная коробка, доступная «Фабии RS», – как раз семиступенчатая DSG. В городе то, что надо:

В этом раллийном сезоне им предстоят встречи на гоночных трассах: речь о боевых «Ситроене-DS3» и «Шкоде-Фабия RS». А мы пока решили смоделировать ситуацию меньшей кровью – **Вадим Никишев** и **Георгий Садков** (фото) свели на ледяном треке серийные прототипы раллийных болидов.



отлично настроенный привод акселератора и согласованная работа мотора с трансмиссией позволяют легко ползти в заторе и мгновенно выстреливать при обгонах. Сколько ускорения захотел, столько и получил: с низких оборотов «вывозит» механический нагнетатель, а если тяги недостаточно для спурта, робот мгновенно сменит передачу – и вот уже турбина дает вздохнуть полной грудью всем 180 «лошадкам».

СТАБИЛЬНОСТЬ ИЛИ ЗАСТОЙ?

«Ситроену» до 2000 оборотов не хватает тяги, и проезд «лежачих полицейских» на второй передаче порой сопровождается нервным подергиванием – так вел себя и 156-сильный «Пежо-RCZ». А вот чего у купе «Пежо» не было, так это чрезмерной нервозности ситроеновских подвесок! Они своенравны и проявляют характер в зависимости от величины и формы препятствия, а также скорости его прохождения. Малый ход, большая амплитуда? DS3 неприятно вздрогнет передком и спрыгнет с бугра задней осью под аккомпанемент буферов отбоя. Мелочь тоже собирает исправно. Зато пологие волны, даже крупные и на высокой скорости, проходит на удивление безболезненно! Вот только на трассе теряет курсовую устойчивость, заставляя постоянно подруливать, особенно при порывах бокового ветра.

«Шкода» воспринимает подобные невзгоды флегматично. Чувствительность рулевого здесь поменьше, оттого стабильнее поведение. «Фабия» не так нервно реагирует на торможение, а отзывчивая педаль «Ситроена» нет-нет да и заставит клюнуть носом. Следящая за тягой на ведущих колесах электроника настроена великолепно на обеих машинах! Эффектные старты не требуют от водителя каких-либо навыков: вне зависимости от качества покрытия достаточно утопить педаль акселератора, чтобы получить максимально возможное ускорение. О том, что сцепление с дорогой оставляет желать лучшего, напоминает лишь моргание пиктограммы на панели приборов. Если противобуксовочную отключить, то с педалью газа придется обращаться очень аккуратно, тонко дозируя тягу.

В полной мере отказаться от услуг электроники позволяет лишь DS3 – там отключается не только трекшн-контроль, но и система стабилизации: водитель остается с автомобилем один



Возможности мотора и шасси «Фабии RS», раскрывающиеся на асфальте, зимой губит неотключаемая система стабилизации.



На информативный дисплей комбинации приборов можно вывести температуру масла в двигателе. Пока она не достигнет рабочей зоны, лучше воздержаться от «прострелов».



Скромный интерьер обычной «Фабии» в подогретой версии оживляют мелкие детали наподобие шильдиков *RS* и накладок на педалях.

Сиденья неплохи, хотя в нижнем положении подушка чрезмерно давит на левое бедро. Сама посадка высокая, городская.

ПОБЕЖДАЕМ – ПРОДАЕМ!



Малолитражка «Шкода-Фабия», подготовленная по требованиям группы S2000, в минувшем сезоне победила в чемпионате IRC.

Дорожная версия «Фабии» получила приставку RS еще в первом поколении. Тогда под капот устанавливали турбодизельные 1,9-литровые моторы мощностью 130 л.с. Спецсерия «Монте-Карло», которую только что показали на одноименном раллийном этапе, к спорту отношения не имеет. Это лишь особая комплектация для версий с обычными моторами.

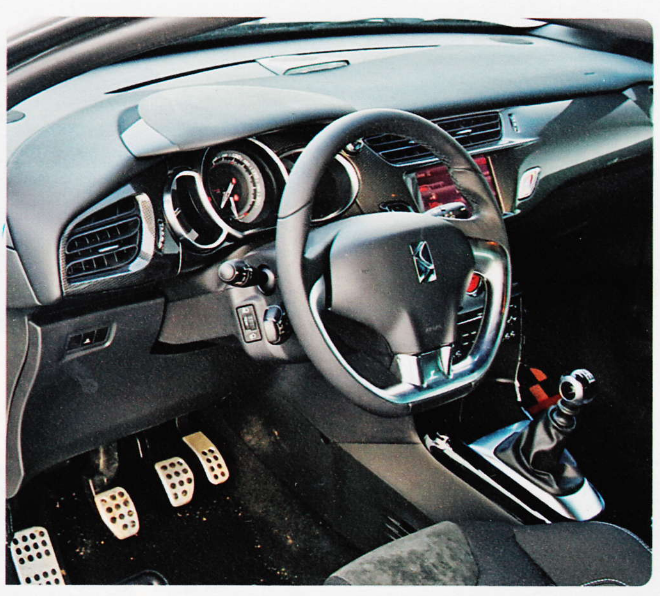




на один. И это здорово! На гоночной 1100-метровой трассе поведение «Ситроена» образцово-переднеприводное: под сброс газа послушно ныряет в вираж, соскальзывая задней осью; с добавлением тяги распрямляет траекторию и позволяет вести машину в скольжении, играя и рулем, и акселератором. После первых кругов, пройденных в размашистых заносах, DS3 становится продолжением твоих мыслей: ты уже не борешься с машиной, а ищешь с ее помощью оптимальные траектории... И внезапно на пути оказывается «Фабия RS»! Видно, как пилот пытается найти общий язык со «Шкодой», силком затаскивает ее в повороты, а та, едва скользнув передней осью, своенравно хрустит тормозами, сначала передними, безуспешно



«Ситроен-DS3» в скользких виражах демонстрирует образцовое переднеприводное поведение – хвала отключаемой электронике!



«Объемные» шкалы в колодцах вполне информативны и смущают лишь нечетной оцифровкой спидометра.



Салон знаком по пятидверному С3, но оформлен более эффектно. Усеченный руль с приливами – на любителя, но рычаг 6-ступенчатой механической коробки великолепен.

Французские кресла цепко фиксируют тело, но в дальней дороге досаждают отсутствием поясничного подпора и давят на лопатки.

имитируя блокировку дифференциала, а потом и всеми четырьмя механизмами – стоит появиться хоть намеку на боковое скольжение. Не езда, а мучение: чтобы не будить электронное лихо, трассу приходится ехать «шепотом».

Конечно, в тепличных летних условиях расклад мог оказаться совершенно иным. Да и на зимнем треке «Фабия RS» могла выступить лучше, если бы не медвежья услуга неотключаемой системы стабилизации. Заплатившие за шильдик *RS* должны иметь право от нее отказаться. А мы в очередной раз отмечаем неожиданное превосходство французской техники группы «Пежо-Ситроен» над продуктом концерна «Фольксваген». Интересно, каких успехов достигнут они в настоящих ралли? **ЗР**



ОДНОЙ КРОВИ



Новейший DS3, отвечающий требованиям WRC-2011, станет грозным оружием «Ситроена» в нынешнем сезоне. А часть решений успели обкатать на модификации DS3 R3, которая участвовала в серии IRC.

У гражданской версии DS3 также существует заряженный вариант: слово *Racing* в названии выдает форсированный до 200 л.с. 1,6-литровый турбомотор и доработанную подвеску. Автомобиль обещает стать мечтой коллекционера: сделают всего 1000 машин.



БЕЛАЯ БЕСТИЯ

«Порше-911 Турбо» серии 964 – последнее поколение с приводом на заднюю ось: все последующие исключительно полноприводные. **Алан Енилеев** рассказывает о редкой машине, прошедшей к тому же глубокий тюнинг.

Из командировки на Урал три года назад участник гоночной команды Boyko Racing вернулся с горящими глазами: «Хочу!». В гараже местного энтузиаста обнаружился «Порше-911 Турбо» с классическим кузовом 1990 года, вдобавок подготовленный немецкой компанией Freisinger Motorsport.

Контора неплохо постаралась – если серийный 3,6-литровый мотор воздушного охлаждения выдавал 360 «лошадок», то после тюнинга отдача возросла до 550 л.с. Компрессор дул так, что с 4500 оборотов в минуту стрелка тахометра всполохом пересекала горизонт на 7200 об/мин. Причем вся мощность шла, разумеется, только на заднюю ось, в результате чего болид шлифовал асфальт аж на третьей передаче!

Доставкой в Москву решил заняться предыдущий хозяин «Порше». Прощальный «отжиг» перед погрузкой на автовоз, пропитанный горечью расставания, был настолько эмоциональным, что привел к кончине двух поршней. Новому владельцу хватило мужества не расторгнуть сделку, автомобиль реанимировали у официального уральского дилера, и в итоге 911-й добрался до столицы.

Однако счастье обладания оказалось недолгим: выяснилось, что при ремонте натяжитель цепи установили не той стороной, и двигатель вновь навестил герр Капут. Не успели оживить, как мотор без ограничителя оборотов в очередной раз объявил капитуляцию. Застарелые болячки тоже давали о себе знать, и в конце концов хозяин решил взяться за болид по-серьезному.

В тюнинг-ателье Vintage Auto двигатель демонтировали и отправили в немецкую контору Pietz, где его пообещали раскочегарить до 700 сил при помощи еще одного турбокомпрессора. Одновременно рассматривали варианты новой тормозной системы – выбор пал на керамические диски от новых моделей «Порше». Спереди установили 380-миллиметровые с шестипоршневыми «машинками», сзади – 360-миллиметровые с четырехпоршневыми суппортами.

Следующим шагом стало максимальное облегчение кузова. Первым делом выкинули огромный сабвуфер. Весил он столько, что его смогли вытащить лишь два механика. Дальнейшая зачистка внутренностей обнаружила немало очагов сырости и плесени, которые были безжалостно уничтожены. Закончив работу над салоном, все силы бросили на карбонизацию. Сейчас крыша, заднее антикрыло, все элементы обвеса, а также приборная и дверные панели – из углепластика.

Мотор из Германии вернулся с двухмесячным опозданием. Смонтировали, пустили – богатырскую силу не выдал. Приглашенный специалист из ателье Pietz колдовал часа два – одна из улиток турбокомпрессора не выдувала расчетное давление.



MAX POWER CARS НА «НИЖЕГОРОДСКОМ КОЛЬЦЕ»

После тестов на автодроме «Москва» в Мячкове команда Boyko Racing решила выставить «Белую бестию» на седьмом этапе Кубка на лучшее время круга Max Power Cars в Нижнем Новгороде. Всю ночь перед выездом специалисты тюнинг-ателье Vintage Auto приводили болид в состояние максимальной боевой готовности.

На тренировках износилась одна из передних покрышек, поэтому задние широченные катки «Тойо R888» перекинули вперед, а взамен поставили мишленовские слики. Первый выезд подтвердил: с рокировкой угадали, болид стал заметно устойчивее на треке. По результатам трех квалификационных заездов Андрей Бойко смог пройти круг за 1 минуту 23 секунды, что принесло команде бронзовую медаль – отлично для дебюта новой машины на незнакомой трассе!







С таким потенциалом положить стрелку спидометра – легче легкого, несмотря на максимальную отметку в 300 км/ч.

С чудовищными 700 л.с. и 1000 Н·м проще ехать боком, чем по прямой.

Салон избавили от вычурного наследия прежнего владельца и скроили заново по гоночным лекалам.

В стремлении к совершенству «Порше» отправили на историческую родину для более точной настройки всех узлов и агрегатов. Когда доводку двигателя, наконец, закончили, стенд подтвердил-таки обещанные 700 л.с. и 1000 Н·м.

Сегодня тюнинговый «Порше-911 Турбо» числится боевой единицей профессиональной гоночной команды Boyko Racing и имеет неплохие перспективы на кольцевых гонках. В межсезонье над автомобилем продолжат работать – возможно, сделают его полноприводным... Но уже сейчас можно порадоваться, что в соревнованиях на лучшее время круга появился еще один яркий болид в самом мощном классе Unlimited. ЗР



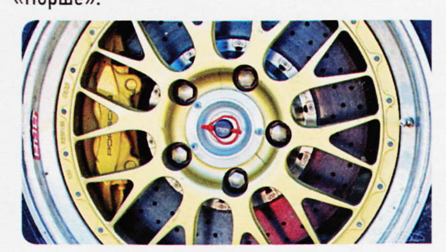




В карбоновом антикрыле традиционно для «Порше-911 Турбо» прячутся воздуховоды.

Углепластиковый «хребет» на крыше – не только декоративный элемент, но и часть системы охлаждения высокофорсированного мотора.

За легкосплавными колесами – керамические тормозные механизмы от современных «Порше».



ЗИМНЯЯ КЛАССИКА

Вы полагаете, заднеприводный родстер хорош только летом, в солнечную погоду? **Сергей Воскресенский** отправился на замерзшие озера под Челябинском с намерением опровергнуть это утверждение. Фото «Мазда».

Даже поучаствовав на этом автомобиле в гонках, не говоря уже о нескольких тест-драйвах, все-таки немного снисходительно относился к утверждениям его создателей о прекрасной сбалансированности MX-5. Но теперь, после очередной (и, надеюсь, не последней) встречи на промороженном 25-градусными морозами льду, от иронии не осталось и следа. Пожалуй, это самый послушный и азартный автомобиль, умеющий действительно классно ездить по такой поверхности!

Газ – руль, руль – газ... В эту игру на «классике» хочется играть бесконечно. Ведь трасса, изобилующая крутыми виражами, азартна, как сама машина. Постепенно, даже невзирая на могучие и «непрозрачные» зимние ботинки, приходит понимание, как рациональнее управлять непрерывно танцующим родстером. И тогда он метров двадцать-тридцать послушно «висит» в управляемом заносе, при этом идеально прописывая траекторию очередного виража. Вот это песня! Ну а если плавные движения рулем совпадают с ювелирной работой акселератором – тогда, кажется, в мире нет более послушного автомобиля. А расслабился, почувствовал себя чемпионом – тут же мгновенное наказание. Неожиданно близкими становятся сугробы, до этого отстраненно взиравшие на наши упражнения.

При этом я пока ездил только на машине с автоматом, а когда пересел на механику, наши отношения отточились до остроты лезвия бритвы. Такая машина еще норовистее, еще азартнее.

Жаль, все интересное очень быстро заканчивается! Всего один день, а сколько радости, эмоций и ностальгии по ныне почти забытому заднему приводу. С ним совсем не надо бороться, вступать в полемику. Тем более не резон его бояться. Хорошо сбалансированную машину просто стоит почувствовать. И тогда вы, возможно, тоже станете противником всех этих ESP, DTS и прочих электронных хитростей, которые изо всех сил мешают понять, что же такое настоящий заднеприводный автомобиль на льду. Главное – правильно выбрать партнера. «Мазду MX-5», например... ЗР



Гибкий двигатель, четкая и информативная трансмиссия, дифференциал повышенного трения и отменная развесовка... Ныне осталось так мало настоящих, умеющих ездить без помощи электроники заднеприводных автомобилей.

ПРОТОРЕННЫМ ПУТЕМ

Компания «Абт» плотно работала с предыдущим поколением «Фольксвагена-Туарег», поэтому прекрасно представляет, чего хотят владельцы этих машин. Опыт позволил четко сформулировать требования к новой модели. Тяжелому вседорожнику массой под 2,5 т жизненно необходимы мощные двигатели, поэтому стандартную 240-сильную дизельную «шестерку» форсировали. Первая стадия Abt Power повышает отдачу до 282 л.с., более глубокое вмешательство по программе Abt Power S позволяет насладиться 310 л.с. и 610 Н·м. Топовому 4,2 литровому 8-цилиндровому дизелю накинули 45 «лошадок» и 70 Н·м, доведя мощность до 385 л.с., а момент – до 870 Н·м.

Легкосплавные колеса диаметром 22 дюйма фирменных серий BR и CR наряду с аэродинамическим обвесом и «разведенным» выхлопом – внешние проявления динамических возможностей тюнингового «Туарега».



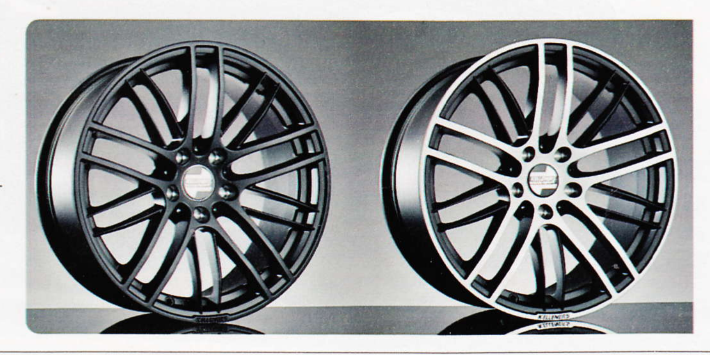




Декаграмма

Новые колесные диски от «Келленерс Шпорт» с названием «Берлин» отличаются необычным дизайном. Мало того, что спицы сдвоенные – они объединены в две пятиконечных звезды, которые лежат в двух плоскостях. Лучи той, что ближе к наблюдателю, отполированы по фирменному методу Platinum Silver. На контрасте за ними проглядывают темные спицы, обработанные способом Matt Black Polished. При желании можно заказать колесо, целиком матированное черным.

Дизайнерские изыски не доминируют над эксплуатационными качествами. Напротив, ажурная конструкция снижает массу и увеличивает прочность дисков размерностью 19 или 20 дюймов.





КОСТЯНАЯ НОГА

Такое может случиться с каждым: р-р-раз! – и вы неожиданно ухнули в дорожную яму, разом прикончив два колеса. Меж тем запаска-то на машину полагается одна. А ехать надо. Выход из неприятной ситуации нашел **Максим Приходько**. Фото **Александра Батыру**.

Ехать на трех колесах, оказывается, могут не только каскадеры. Жизнь иногда преподносит такие сюрпризы – только держись! Скажем, покушение на президента Французской Республики маршала де Голля провалилось во многом благодаря необычной конструкции его «Ситроена». Водитель президентской машины с простреленным задним правым колесом ушел от обстрела террористов на трех (!) колесах благодаря регулируемой гидропневматической подвеске. Он вывел ее в самый верхний уровень, зажав тем самым амортизаторы до предела и не позволив машине излишне крениться на правый борт. Это, конечно, форс-мажор, однако позже, в 1980-х, тот же «Ситроен», лелея мечту выпускать свою модель в СССР, организовал в Москве фирменную выставку, в ходе которой заводские испытатели развлекали публику лихими заездами на трех колесах, словно намекая, что запаска «ситроенам» не особенно-то нужна. Прошло 30 лет, но качество многих дорог остается таким, что вопрос о количестве запасок по-прежнему открыт. Поэтому мысль прокатиться на трех колесах мне давно не давала покоя. На чем – сомнений не было: только «Ситроен»! Но для полноты картины провернуть бы такой трюк и на машине с традиционным типом пневмоподвески. С выбором мелочиться не стали, отдав свои голоса за... «Рейндж-Ровер Спорт» – гулять так гулять!



ФРАНЦУЗСКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ

Для эксперимента взяли «Ситроен-С5», который наследует традиции с самой современной гидропневматикой. По легенде наш автомобиль правым бортом попал в яму, которая с легкостью лишила жизни пару колес, – ситуация более чем жизненная. Итак, запаска идет на передок, а корма остается голой. Чтобы добраться до цивилизации, решаем двигаться на трех колесах, задрав машину на максимальные 205 мм. Правда, скорость в таком режиме не может превышать 10 км/ч, но это лучше, чем ничего.

Для начала решили посмотреть на эту картину в статике. Сняли колесо, убрали домкрат. «Ситроен», постояв на цыпочках, стал легонько крениться. Его вид словно говорил: «Если хотите, я немного постою на пуантах, но, вообще-то, здесь не балет...» Затем автомобиль плавно опустился на кронштейн амортизатора, теперь напоминая собой лягушку-путешественницу после пешей экскурсии вдоль Китайской стены. Я перевел взгляд на тормозной диск: между ним и дорогой оставался зазор сантиметров десять. Но тронуться с места никак нельзя – мешает крепление амортизатора! Нет, можно было, конечно, рвануть, невзирая на. Но что осталось бы от задней подвески?.. А как же эффектные заезды и спасение генерала де Голля? Может, за истекшие годы «Ситроен» в пылу совершенствования подрастерял прежние таланты?

Похоже, фокус с ездой на трех колесах накрывался медным тазом. Вернее, стальным – с поправкой на материал, из которого сделан автомобиль. Неужели не все «ситроены» одинаково полезны? Помощь подоспела от отечественной оборонки в лице знаменитейшего НПО «Сатурн». Само собой, предприятие ВПК делает не только ракеты, но и другие товары более широкого потребления, в том числе... санки. Их-то мы и обнаружили в багажнике «Ситроена»! С криком «Все лучшее – детям!» мы вновь поддомкратили автомобиль и подсунули плод конверсии под задний тормозной диск. «Ситроен» по-свойски облокотился на предложенную опору, давая понять: теперь ему море по колено. «Ну вылитый Терминатор!» – изумлялись мы, глядя на дело рук своих. Прекрасно понимая, что второго дубля может и не быть, я завел автомобиль и приготовился к заезду. Старт! Авто чуть напряглось, санки завибрировали, сзади что-то скрипнуло – и мы поехали! Санки добросовестно копировали рельеф местности, органично дополняя образ автомобиля Фантомаса. Правда, одна из деревянных



Пытаюсь понять, насколько тяжел «Ситроен». Возможно, понадобится дополнительная подъемная сила.

планок у них сломалась, но, согласитесь, это сущие пустяки на фоне удачно проведенной операции.

МИСТЕР ОЛИМПИЯ

Воодушевленные победой, решаем повторить задумку на другом автомобиле. С большой опаской медленно снимаем трехколесную машину с домкрата, пытаясь заставить ее хотя бы на небольшой срок сохранить равновесие. Но нет: две с лишним тонны железа угрожающе мощно накренились... Учитывая стоимость вседорожника, быстро предотвращаем свободное падение, подложив санки под задний тормозной диск. За этим увлекательным занятием нас застал местный дворник: в самый драматичный момент он достал мобильник и начал снимать. Словно дождавшись минуты славы, «Рейндж-Ровер» всей тушей налег на санки – и еще пара планок с тихим стоном развалилась на части. Вершина британской инженерной мысли буквально впрессовала транспортное мини-средство в снег. Да, фокус не прошел!

Дворник, закончив фотосессию, уважительно заглянул мне в лицо и сказал: «Новый год когда быль, много колес люди прокололь. А Шахбоз помогал». Из сказанного мы не поняли, то ли дворник сам выпускал воздух из колес, то ли участвовал в их замене. Ясно стало одно: так же весело, как на «Ситроене», на большом вседорожнике мы не прокатимся. И точно: при попытке тронуться санки еще больше забурились в снег, машина накренилась, сильно прогнув алюминиевую конструкцию. Со второй попытки «Рейндж» и вовсе утилизировал бывшую детскую радость. Ему не санки – сани-розвальни нужны. Продолжение эксперимента потеряло смысл.

Нас могут упрекнуть: мол, не до конца справились с заданием и без вспомогательных саней проехаться на трех колесах не смогли. Согласны. Но кто нам докажет, что те «трехколесные» «ситроены» с выставки и машина де Голля были серийной продукцией, а не специально подготовленными экземплярами? Мы же убедились, что в зимних условиях пробитое колесо не слишком тяжелой машины вполне можно заменить «костылем». Так что оревуар, до новых экспериментов! ЗР

Детские санки – вот выход из положения! Они сыграют роль четвертого колеса, на которое и будет опираться машина.

Эврика! Я придумал способ дополнительно разгрузить правый задний борт – воздушными шарами.

Вообще-то, я хотел купить шары в цветах французского флага, но не нашел. В полет отправились те, что перед вами.

Так делают космонавты: перед посадкой в ракету они оборачиваются и машут рукой провожающим. На счастье.



«Рейндж-Ровер» никакими шарами поднять не удалось: тяжелая техника. Если попадете на таком в безвыходную ситуацию, звоните прямо в МЧС, там поймут.

Ехать на санках «Рейндж» категорически отказался. И правильно: не к лицу ему такой маскарад.





Это младший брат Чертова моста. Так он выглядит снизу. А сверху и не видно, что под тобой мостик из валунов: дескать, обычная дорога – близ деревни Паника.

ДНЕВНОЙ ДОЗОР

Искал водопадик, а нашел удивительные мосты, не чета нынешним. Короткий воскресный автопробег вспоминает **Михаил Колодочкин**.



Добрые люди создали в Василёве целый городок из строений наших далеких предков.

Я никак не мог вспомнить – где же видел этот мост раньше? И только после того, как Василёво осталось далеко позади, а Ленинградка в Солнечногорске безропотно сбавила ход до нуля, внутри что-то щелкнуло: да это же «Ночной дозор!» Именно здесь сошлись в смертельной битве сил Света и Тьмы две антагонистические армии. И разошлись вовсе не потому, что мост рухнул: он выдержал!

Такие сооружения, как Чертов мост, лично меня поражают куда сильнее, чем 3D-форматы и прочие «нанонизмы». Его потому и окрестили Чертовым, что многие поколения так и не могут понять, как стометровый арочный мост, собранный из огромных валунов без всяких растворов и цементов, вообще держится. Правда, сейчас рядом появились таблички, предупреждающие о возможности обвала: говорят, что с мостом поработали реставраторы, после чего внутрь стала проникать влага, и силы Тьмы приободрились...

Короткое путешествие выходного дня имеет свои незапланированные прелести. Вообще-то, в тот день меня понесло искать водопадик близ Торжка у деревни Паника (где ударение – не знаю). Миновав после Твери Мирный, Думаново и Колесные Горки, свернул налево и по узенькой, но при этом асфальтовой (!) дорожке через несколько километров въехал в указанную деревушку. Первые же увиденные строения – от колодца до каменного сарая – порадовали: ехал не зря. Вскоре блеснула Тверца, но водопадика нигде не было, и я остановился. После чего понял, что открыл неизвестный мне ранее мост, сложенный из валунов.

Сверху сразу и не поймешь, что под тобой валунный мостик через ручей, впадающий в Тверцу. Я-то как раз ожидал увидеть свой водопадик, а вместо этого, спустившись вниз, понял, что стою под каменным мостом из русских сказок, сложенным без единого гвоздя... простите, без капли раствора. Никаких упоминаний о нем в Интернете я впоследствии так и не нашел, кто подскажет – тому спасибо. А тогда смело вернулся в машину, миновал мостик и поехал дальше.



Водопады бывают разные. Есть знаменитые – Рейхенбахский, Виктория, Ниагарский. Есть сугубо отечественные – например, Кивач. А есть и вот такой, всего в нескольких часах езды от Москвы.

Этот мост делал настоящий русский архитектор – диплом не покупал, дипломный проект не воровал. Результат – вот он. Правда, здорово? Так и хочется перечитать сказки про Змея Горыныча и бой на Калиновом мосту…

Дальше начинается разбитая грунтовка, но ее можно не бояться – по крайней мере, в отсутствие тропических ливней. Но где же российская Ниагара? Если тупо смотреть вперед, то никогда ее не увидите. Вот когда по правую руку появится некое подобие горы или каменного карьера, можно смело останавливаться и глушить мотор. Прислушайтесь – справа подает голос он, водопадик. Его от вас отделяет лишь лужица-болотце, вокруг которой вьется вполне удобная тропиночка.

Йес! Между прочим, водопадик совсем молодой – аборигены утверждают, что сделал его какой-то местный житель лет десять назад. Не сам водопадик, конечно, а его обрамление, – раньше здесь была каменоломня, материал сам просился в работу. Сюда приходят и приезжают за чистой водой. Кстати, рядом тот же безвестный мастер соорудил из того же материала скамью и что-то вроде очага: можно развести цивилизованный костерчик и что-нибудь на нем приготовить. К величайшему сожалению, на этом этапе наша культура дает сильнейший сбой – банки, склянки и прочая дрянь присутствуют тут в значительном количестве.

Вот здесь-то и выяснилось, что мое путешествие еще не закончено. Один из местных, набиравший здесь воду, уверенно отправил меня дальше по трассе на поиски Василёва: дескать, это совсем рядом, а там мостик покруче нашего будет! И действительно, уже через полчаса я оказался там, где два с лишним века назад было дворянское гнездо Львовых. Именно здесь русский архитектор Н. А. Львов и преподал урок нынешним строителям, воздвигнув свой фантастический валунный мост.

Бродить тут можно долго: со всех концов Тверской области сюда несколько десятков лет назад перевезли самые разнообразные деревянные дома и домишки. Если за бортом тепло, то можно заодно искупаться в Тверце. Вода чистая и прозрачная, утонуть здесь проблематично. В общем, будет свободный выходной – не пожалейте ни времени, ни бензина.

Наша история того стоит. **ЗР**



Чертов мост под нами! Проход сюда закрыт забором, но что такое забор для русского человека! И даже на входе вам намекают: мол, там закрыто, но пройти можно…

Близость каменоломни угадывается по строительному материалу. На берегах Тверцы таких сооружений довольно много.

ЧЕРНАЯ КАРТА

С востока на запад, от побережья Индийского океана до Атлантического, через саванну и горы Южно-Африканской Республики проехал на автомобиле **Игорь Моржаретто**.

ЛЬВЫ, НОСОРОГИ И ДРУГИЕ ЗВЕРИ

Наш гид и водитель Билл спрыгнул со своего сиденья на землю и опустился на колени у кучки не слишком аппетитного вида. Взял из нее кусочек, растер между пальцами, понюхал и глубокомысленно вывел: «Совсем свежее – значит, жирафы где-то рядом». Мы содрогнулись, а Билл как ни в чем не бывало вытер руку о видавшие виды штаны и полез на водительское место. Нажал на кнопку стартера, дизель бодро затарахтел, и наш «лайнер», переделанный из старого армейского грузовика, бодро двинулся по проселочной дороге.







Так часто перемещаются по дорогам местные обитатели. ПДД этого не запрещают. А что делать, когда нет денег!

Местные красавицы голосуют у обочины: «Кто подвезет недорого до Порт-Элизабет?».

Выбор предметов африканского искусства на рынках огромен.

восемь разных автомобилей китайской компании «Грейт Уолл» (вседорожники «Ховер», пикап «Вингл», хэтчбеки «Кулбир» и «Флорид»). Дело в том, что китайская компания широко представлена на местном рынке – в 2009 году в ЮАР было продано свыше 25 000 автомобилей марки «Грейт Уолл».

И вот ранним ноябрьским утром (в южном полушарии это примерно соответствует нашему концу мая) под яркими лучами солнца мы отправились вдоль побережья – из Дурбана в Кейптаун. По плану надо было проехать 1700 км, но в реальной жизни получилось куда больше – 2700 км. Кстати, приспособился к движению по непривычной стороне дороги и коробке передач (рычагом надо орудовать левой рукой) довольно быстро; дольше всего пришлось привыкать к тому, что за поворотники отвечает правый рулевой переключатель, а за работу дворников – левый. И еще к тому, что преимущество имеет машина, находящаяся слева (а не справа!). А так только поначалу пытаешься заехать левыми колесами на обочину, когда справа на приличной скорости проносится здоровенный грузовик. Но страх довольно быстро проходит, и уже через час спокойно разъезжаешься правым бортом, а на кругу едешь по часовой стрелке.

Дороги в Южной Африке отличные! Как правило, трех-четырехполосные, с хорошим покрытием, разметкой, понятными дорожными знаками... Движение по основным трассам оживленное, но водители дисциплинированные, и за десять дней мы видели лишь два ДТП.

Скорость на дорогах ограничена: в населенных пунктах – не более 60 км/ч, на загородных шоссе – до 100 км/ч, на автомагистралях – не более 120 км/ч. Это объяснимо: на дороги часто выходят животные и люди. Полиция активно использует камеры и радары. Штрафы за превышение скорости высокие: 100–500 рандов, причем платить надо на месте. Езда со скоростью выше 160 км/ч наказывается не только штрафом, но и заключением в камеру на сутки!

Разрешенное содержание алкоголя в крови – до 0,5 промилле.



Едешь себе по дороге, а рядом мирно прогуливаются буйволы, страусы, носороги, львы, жирафы и прочие африканские жители.













Полицейские в ЮАР очень дружелюбны в общении с иностранцами. Еще бы, туризм дает значительную часть доходов страны.

ПДД в этой стране, в общем, такие же, как и везде. Но встречаются и оригинальные дорожные знаки. Верхний понятен, а нижний означает, что подбирать пассажиров здесь запрещено.

Игольный мыс – самая южная точка Африки. Здесь встречаются воды Индийского и Атлантического океанов...

Превышение карается очень жестко: штраф от 1500 рандов и (или) административный арест (разумеется, с лишением прав).

Мы об этих строгостях знали заранее, поэтому правила не нарушали. Дорожных полицейских встречали регулярно, но проблем не было. Кстати, любого иностранца, который садится в ЮАР за руль автомобиля, тщательно инструктируют – и по поводу особенностей левостороннего движения, и, самое главное, как проезжать через районы и города, где живут представители коренного населения. Увы, уровень преступности в Южной Африке очень высок, поэтому европейцам не рекомендуют, например, заезжать в черные пригороды Йоханнесбурга. В любом случае во время движения по незнакомым районам лучше заблокировать все двери и поднять стекла.

Впрочем, мало ли таких опасных районов в России или любой другой стране мира! И в Африке главное – не нарушать существующие правила, и тогда путешествие запомнится навсегда. Потому что природа здесь потрясающе красивая, города интересные, исторических и культурных памятников хоть отбавляй. А где еще на дорогу может не спеша выйти слон?.. ЗР

Благодарим компанию ИРИТО, дистрибьютора автомобилей «Грейт Уолл» в России, за организацию поездки.

ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Государственных языков в ЮАР не один и не два, а целых одиннадцать. В их число входят английский, африкаанс плюс языки различных народностей, населяющих страну: тсонга, венда, зулу и другие. Полицейские и все работники сферы сервиса, а также жители городов говорят на английском. Республика имеет самую развитую в Африке систему дорог – свыше 60 000 км асфальтированных трасс. Общественного транспорта практически нет. Бензин стоит недорого: 0,8 доллара за литр.

Местная валюта – ранд; 1 доллар США равен 6,8 ранда.

В некоторые национальные парки въезд разрешен только на спецтранспорте с водителем-профессионалом, а в другие можно и самостоятельно, на своей машине.







ИМПЕРСКИЙ ДУХ

Если бы о «хорьхах» уже не сложили множество легенд, их стоило бы выдумать каждому следующему поколению. **Сергею Канунникову** довелось пообщаться с одной из самых ярких автознаменитостей первой половины прошлого столетия. Фото **Георгия Садкова**.



Он строго разделяет мир на «до» и «после», как его салонное стекло-перегородка делит огромный автомобиль на узенький и тесноватый диванчик спереди и чуть сумрачную, но просторную барскую «комнату» сзади. Кажется, стоит пересесть из одного отсека в другой, даже твои интонации и движения становятся другими.

ЗА СТЕКЛОМ

Какие тайны хранит этот темно-зеленый кабинет? О чем говорили его обитатели семь десятилетий назад? Может, вершили судьбами мира? Или лишь обсуждали крупную сделку? В любом случае тот, кто чувствовал себя хозяином в салоне длиннобазного пульман-лимузина «Хорьх-830 BL», выпущенного в Цвиккау в 1939-м, был не последним человеком в государстве или в бизнесе (что для той страны и того времени фактически одно и то же).

Мягкий, обитый дорогим сукном диван с подлокотниками, в который проваливаешься, отдаляясь от стекла и затылка водителя. Кузов плавно покачивается на длиннющих рессорах, на разгоне даже звука двигателя,



Рядом с рычагом коробки передач – ручка, включающая повышающую передачу.

Задние боковые стекла можно опустить. В полу выдвижные подставки для ног.

довольно зычного для сидящих спереди, здесь почти не слышно. Должно быть, тем, кто ездил здесь в 1939-м, казалось, что теперь-то покой и комфорт обеспечены даже в дороге.

БОЛЬШИЕ ВОСЬМЕРКИ

25 июля 1937 года в торжественной и даже помпезной, как положено в имперских государствах, обстановке под лозунгом «Колеса катятся для победы!» отметили выпуск 25-тысячного «Хорьха» с 8-цилиндровым мотором. Фирма производила таких двигателей больше, нежели любая иная европейская компания. Юбиляром, правда, был не 830-й, а гораздо более знаменитый спортивный «Хорьх-853». Впрочем, 830-й конструктивно был даже посовременнее легендарного родственника. На него еще в 1933-м стали ставить не рядную, а V-образную «восьмерку». При 3,6 л рабочего объема мотор развивал 75 л.с. По нынешним временам, конечно, крохи, однако в первой половине 1930-х – очень солидно.

В юбилейном для фирмы «Хорьх» 1937-м мотор форсировали до 82 л.с. А на этом экземпляре последняя версия агрегата с двумя карбюраторами – 3,8-литровая, 92-сильная.

Ох уж этот изощренный немецкий инженерный ум! Коробка передач мало того что четырехступенчатая с синхронизаторами на второй – четвертой скоростях, она еще с планетарным овердрайвом, обеспечивающим в общей сложности восемь передач. Подвески независимые: спереди – на поперечной рессоре, сзади – на продольных со стабилизатором. У картера главной передачи крепление к раме, а открытые полуоси – качающиеся. Ну и конечно, тормоза – гидравлические.

Этот шедевр с кузовом пульман-лимузин в конце 1930-х стоил 10 150 рейхсмарок. С чем сравнить? Популярный, в том числе у нас после войны, БМВ-326 обходился в 4450 марок, а «Мерседес-Бенц 230»

с кузовом W 143 (как у Штирлица в фильме «Семнадцать мгновений весны») – в 5675 марок.

За руль сажусь с чувством благоговения. Поездить на «Хорьхе» – детская мечта, навеянная фильмами про подпольщиков и разведчиков.

Ровно и низко урчит мотор. Черный капот с никелированной фигуркой смотрит на мир строго и даже сурово. Посадка к расслабленности не располагает: руль, левая дверь, рычаг переключения передач плотно окружают с трех сторон. А что-то там сзади в салоне? Временами кажется, что в мой затылок упирается чей-то взгляд. Так и хочется надеть шоферскую фуражку или даже пилотку и отчеканить: «Яволь!».



МЛАДШИЙ СРЕДИ РАВНЫХ

«Хорьх-830», а также версии 830 B и 830 BK – наиболее компактные и доступные модели в гамме фирмы – выпускали с 1933 по 1936 год. Автомобиль оснащали 75-сильным двигателем V8 объемом 3,6 л. С 1935-го строили модернизированный «Хорьх-830 BL» (с длинной базой – 3350 мм против прежних 3200 мм), с 1937-го – с 82-сильным двигателем 3,6 л, а с 1938-го – с 92-сильным, объемом 3,8 л. Автомобили выпускали с закрытыми и открытыми заводскими кузовами и в виде шасси для заказных кузовов. Машин версии 830 BL до 1940 года построили около 6200.





Кожаные сиденья – только для обслуги, для хозяина – добротное, мягкое сукно.

Под огромными фарами – звуковые сигналы. Голос – вполне достойный всего остального.

Двигатель V8 объемом 3,8 л с двумя карбюраторами развивает 92 л.с. Для конца 1930-х внушительно!



Редакция благодарит Эдгара Гасунса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.



Да, здесь действительно не расслабишься. Хорошо хоть, передачи переключаются легко. Педали очень тяжелые, руль не легче. Тормоза – отдельная песня: гидравлические-то они гидравлические, но замедляют тяжеленную махину без особого энтузиазма. На прямой длиннобазный, тяжелый лимузин стоит уверенно. Но чтобы сделать маневр лучше, надо просчитать его заранее и загодя сместить руль в нужном направлении. Завершая поворот, стоит сделать так же – заранее вернуть баранку на место. «Хорьх» реагирует на руление, словно барственный, сытый лев в зоопарке на восторженных зрителей.

Разворачиваюсь на узеньком загородном перекрестке: отчаянно кручу тяжеленный руль, соображая – достаточно ли увел автомобиль вправо, чтобы вписать его в поворот? Попал! Но владельцы таких машин, как правило, даже не представляли, каково ими управлять. У них были иные заботы.

ИЗ ВЕКА В ВЕК ПЕРЕХОДЯ

Последние сто десять 830-х собрали в декабре 1940 года. Из них два десятка таких пульман-лимузинов, а в основном – шасси для штабных и иных армейских автомобилей. Вряд ли кто-то предполагал, что и рейху, и «Хорьху» жить осталось всего несколько лет.

Правда, после войны в Восточной Германии под знаменитой маркой еще некоторое время выпускали грузовики и даже построили несколько солидных легковых авто с эмблемой «Хорьха». Но ни те ни другие всерьез наследниками предвоенных красавцев числить нельзя. Ну а настоящие «хорьхи» сотнями, а может, и тысячами везли в СССР. Накатавшись, высокие вое- и иные начальники продавали, а то и дарили выходящие из моды на фоне «побед» и ЗИМов трофейные автомобили.

Потом солдаты-победители и их дети возили на «хорьхах» доски и картошку, стараясь поддерживать машины на ходу. Рукастые автолюбители искали шины необычного для СССР размера, приспосабливали отечественные агрегаты, как могли боролись с неумолимой коррозией. Не стоит пенять владельцам раритетов за небережное к ним отношение. Та жизнь была совсем другой, с иными возможностями, заботами и ценностями.

Этот «Хорьх-830 BL» на определенном этапе жизни тоже превратился практически в металлолом. А на то, чтобы он вновь стал работоспособным, роскошным и внушительным, как семь десятилетий назад, у нынешнего владельца ушло почти десять лет.

Он родился в мрачные годы расцвета «тысячелетней империи», выжил в самую страшную войну XX века, послужил хозяйственным транспортом и, гордо порыкивая двигателем и осанисто покачивая кузовом, въехал в новое столетие. Получается, прожил три жизни. Повезло! Как и мне, наконец встретившемуся с «Хорьхом»... ЗР

За рулем

№03 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 957-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько,
Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емельянкин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга
Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 442 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



КЛАССИКИ ЖАНРА

Подтвердить звание настоящих вседорожников предстоит «Тойоте-Ленд Крузер 200», «Ниссану-Патрулю» и «Джипу-Гранд Чероки». Машинам поскромнее – универсалу «Ладе-Приора», «Рено-Сандеро» и «Фольксвагену-Поло Седан» также уготовано нелегкое испытание зимним пробегом.



ЗВЕЗДНЫЙ МАЛЬЧИК

Бойкий новичок «Хёндай-Солярис» бросает вызов одноклассникам от «Рено» и «Фольксвагена». Поклонникам эксклюзива адресуем тест «Ауди-А7 Спортбек» и «БМВ-5 GT».



РУКИ ЧЕШУТСЯ

Сравниваем трудоемкость замены колеса на десяти автомобилях, выбираем средство для очистки кузова от тополиных почек, тестируем 16-дюймовые шины.

СЕСТРА МИЛОСЕРДИЯ

«Санитарка» – одна из самых редких модификаций 21-й «Волги». Редактору ЗР посчастливилось управлять машиной, которая еще недавно несла службу в одной из российских больниц.



ПОПРАВКИ

В ЗР, 2011, № 1 на с. 78 период гарантии и межсервисный интервал «Дэу-Нексия» указаны для автомобилей, выпущенных до 2010 года. Ныне гарантия увеличена до 36 месяцев или 100 000 км, а межсервисный интервал – до 12 месяцев или 10 000 км.

В ЗР, 2011, № 2 на с. 124 допущена неточность. Шины Bridgestone B250 остаются на рынке. Новинка Ecopia EP100A – следующее поколение шин, снижающих сопротивление качению без ухудшения тормозных качеств.